

VYSOKÁ ŠKOLA BÁŇSKÁ – TECHNICKÁ UNIVERZITA OSTRAVA
EKONOMICKÁ FAKULTA

KATEDRA EVROPSKÉ INTEGRACE

Využití letecké dopravy v cestovním ruchu a její vliv na regionální rozvoj
v České republice

Use of Air Transport in Tourism and Its Influence on Regional Development
in the Czech Republic

Student: Bc. Veronika Petřková

Vedoucí diplomové práce: Ing. Eva Poledníková, Ph.D.

Ostrava 2019

Zadání diplomové práce

Student: **Bc. Veronika Petřkovská**
Studijní program: N6202 Hospodářská politika a správa
Studijní obor: 6210T004 Eurospráva
Téma: **Využití letecké dopravy v cestovním ruchu a její vliv na regionální
rozvoj v České republice**
**Use of Air Transport in Tourism and Its Influence on Regional
Development in the Czech Republic**

Jazyk vypracování: čeština

Zásady pro vypracování:

1. Úvod
 2. Teoretická východiska cestovního ruchu a jeho podpory v Evropské unii a České republice
 3. Analýza cestovního ruchu a postavení letecké dopravy v České republice
 4. Zhodnocení využití letecké dopravy a jejího vlivu na cestovní ruch a rozvoj v České republice se zaměřením na Moravskoslezský kraj
 5. Závěr
- Seznam použité literatury
Seznam zkratk
Prohlášení o využití výsledků diplomové práce
Seznam příloh
Přílohy

Seznam doporučené odborné literatury:

- FRANKE, Antonín. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer, 2012. 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.
- GOELDNER, Charles R. a J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch – principy, příklady, trendy*. Brno: BizBooks, 2014. 568 s. ISBN 978-80-251-2595-3.
- SHARPLEY, Richard and David J. TEFER. *Tourism and Development: Concepts and Issues*. 2nd ed. Bristol: Channel View Publications, 2014. 568 s. ISBN 978-1845414726.


Formální náležitosti a rozsah diplomové práce stanoví pokyny pro vypracování zveřejněné na webových stránkách fakulty.


Vedoucí diplomové práce: **Ing. Eva Poledníková, Ph.D.**

Datum zadání: 23.11.2018

Datum odevzdání: 26.04.2019




Ing. Lukáš Melecký, Ph.D.
vedoucí katedry


prof. Dr. Ing. Zdeněk Zmeškal
děkan fakulty

Prohlašuji, že jsem celou diplomovou práci na téma „Využití letecké dopravy v cestovním ruchu a její vliv na regionální rozvoj v České republice“ včetně všech příloh, vypracovala samostatně s použitím uvedené literatury a pramenů.

V Ostravě, dne 26. dubna 2019

.....*Veronika Petřková*.....

Bc. Veronika Petřková

Na tomto místě bych chtěla poděkovat Ing. Evě Poledníkové, Ph.D. za odborné vedení mé práce, za její čas, cenné rady a připomínky. Děkuji také za vstřícnost, čas a pomoc při zpracovávání metodické oblasti práce ekonometrického projektu paní Mgr. Ing. Lucii Chytilové, Ph.D. Dále bych tímto chtěla vyjádřit obrovské poděkování mé rodině a přátelům, bez kterých bych tuto práci nemohla dokončit.

Obsah

1	Úvod	6
2	Teoretická východiska cestovního ruchu a jeho podpory v Evropské unii a České republice	8
2.1	Vymezení cestovního ruchu	8
2.1.1	Formy a druhy cestovního ruchu	9
2.1.2	Složky cestovního ruchu	10
2.1.3	Základní přístupy ke studiu cestovního ruchu	11
2.1.4	Organizační zajištění cestovního ruchu v celosvětovém měřítku.....	12
2.2	Vývoj cestovního ruchu.....	13
2.2.1	Historické počátky	13
2.2.2	Předpokládané trendy cestovního ruchu	15
2.3	Provozní sektory cestovního ruchu.....	16
2.3.1	Přeprava cestujících v České republice	16
2.3.2	Ubytovací služby	18
2.3.3	Stravovací služby	19
2.3.4	Atraktivita cestovního ruchu	20
2.4	Rozvoj cestovního ruchu v EU.....	20
2.4.1	Význam cestovního ruchu pro regionální rozvoj.....	21
2.4.2	Vliv globalizace na cestovní ruch.....	22
2.4.3	Vnitřní trh EU a cestovní ruch.....	23
2.4.4	Cestování uvnitř a mimo EU	25
2.4.5	Hlavní instituce EU v oblasti turismu.....	26
2.4.6	Podpora cestovního ruchu nástroji politiky soudržnosti EU	28
2.5	Podpora cestovního ruchu v České republice.....	31
2.5.1	Cestovní ruch v ČR po vstupu do EU.....	32
2.5.2	Institucionální zajištění podpory cestovního ruchu v ČR	32

2.5.3	Podpora cestovního ruchu v ČR z nástrojů politiky soudržnosti EU	35
3	Analýza cestovního ruchu a postavení letecké dopravy v České republice... 38	
3.1	Hodnocení konkurenceschopnosti cestovního ruchu	38
3.1.1	Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu	38
3.1.2	Index OECD	42
3.2	Cestovní ruch v České republice	44
3.2.1	Návštěvnost a kapacity ubytovacích zařízení	46
3.2.2	Výjezdový a domácí cestovní ruch v České republice	48
3.2.3	Cestovní ruch v krajích České republiky	53
3.3	Postavení letecké dopravy	58
3.3.1	Letecká doprava v rámci Evropské unie	60
3.3.2	Letecká doprava v České republice	65
3.3.3	Letiště v České republice	68
4	Zhodnocení využití letecké dopravy a jejího vlivu na cestovní ruch a rozvoj v České republice se zaměřením na Moravskoslezský kraj 71	
4.1	Hodnocení využití letecké dopravy pomocí ekonometrického modelu	71
4.1.1	Formulace stochastického regresivního modelu	72
4.1.2	Analýza vstupních časových řad modelu.....	73
4.1.3	Statistická verifikace korigovaného modelu	77
4.1.4	Ekonometrická verifikace korigovaného modelu	78
4.1.5	Ekonomická verifikace nejlépe korigovaného modelu.....	83
4.2	Analýza využití letecké dopravy na letišti Leoše Janáčka v Moravskoslezském kraji	84
4.2.1	Služby na letišti.....	86
4.2.2	Provozované destinace.....	87
4.2.3	Realizované a připravované projekty	87
4.2.4	Počet cestujících na letišti Leoše Janáčka Ostrava	89
4.2.5	Komparace letiště Leoše Janáčka Ostrava s konkurenčními letišti	92

4.3	Dotazníkové šetření	95
4.4	Souhrnné zhodnocení využití Letiště Leoše Janáčka Ostrava	98
5	Závěr	102
	Seznam použité literatury	104
	Seznam zkratk.....	117
	Seznam tabulek a grafů	
	Prohlášení o využití výsledků diplomové práce	
	Seznam příloh	
	Přílohy	

1 Úvod

Cestovní ruch je v dnešní době již běžnou součástí každodenního života většiny obyvatel země, přičemž jen málokdo si v současnosti dokáže představit, že by neměl možnost vycestovat za hranice své země. Pro většinu turistů znamená cestovní ruch uspokojení svých potřeb, relaxaci a kulturní obohacení. Jedná se o velmi rozmanité odvětví, které má nemalý význam pro regionální rozvoj zemí. Některé země jsou silně závislé na cestovním ruchu. Postupně zvyšující se zájem lidí o cestovní ruch má pozitivní dopady nejen na dané regiony, ale také na daný stát jako celek. V jednotlivých regionech a krajích nabízí cestovní ruch účastníkům pestrou škálu atraktivit. V rámci diplomové práce bych ráda přiblížila tento rozmanitý sektor, a to od jeho historických počátků až po současnost. Pozornost je zde věnována sektoru letecké dopravy, jejíž rozvoj úzce souvisí s rozvojem cestovního ruchu.

Cílem diplomové práce je analyzovat vývoj cestovního ruchu a v rámci něj zhodnotit využití osobní letecké dopravy a její vliv na regionální rozvoj v České republice.

Tato práce je rozdělena do tří stěžejních obsahových kapitol. První obsahová kapitola zahrnuje vymezení pojmu cestovní ruch, jeho druhy a složky, historický vývoj a provozní sektory. Dále je zde popsán rozvoj a podpora turismu v rámci Evropské unie a České republiky a jeho význam pro regionální rozvoj.

V druhé obsahové kapitole je analyzován cestovní ruch a letecká doprava jako jeden z nejvíce se rozvíjejících a využívaných způsobů osobní přepravy. Nejprve je definován cestovní ruch na úrovni Evropské unie a poté v České republice. Pozornost je věnována návštěvnosti ubytovacích zařízení, domácímu a výjezdovému cestovnímu ruchu a následně podrobnějšímu popisu turismu v jednotlivých krajích České republiky. V druhé části této kapitoly je přiblíženo postavení letecké dopravy v Evropské unii a v České republice.

Třetí obsahová kapitola se v první části zabývá analýzou a hodnocením využití letecké dopravy a jejího vlivu na rozvoj cestovního ruchu v České republice, a to prostřednictvím ekonometrického modelu. Cílem regresivního modelu je zhodnocení vztahu mezi počtem přepravených osob leteckou dopravou, celkovým počtem přepravených osob osobní dopravou, HDP, průměrnou hrubou měsíční mzdou a počtem zaměstnaných osob ve věku 15 a více let. V druhé části kapitoly je pozornost zaměřena na využití letecké dopravy v Moravskoslezském kraji, jež pomáhá zabezpečovat Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Práce se zaměřuje na letiště Leoše Janáčka Ostrava z důvodu jeho významnosti pro Moravskoslezský kraj, který je bydlištěm autorky práce. Popsány jsou provozované služby letiště a projekty pro rozvoj letiště,

kteřé byly v minulosti realizovány. Je zde provedena analýza letiště a jeho komparace s konkurenčními letišti. V závěru kapitoly se nachází dotazníkové šetření týkající se letecké dopravy v České republice, se zaměřením na Letiště Leoše Janáčka Ostrava.

V rámci diplomové práce byly použity obecné teoretické metody vědeckého zkoumání a vybrané matematicko-statistické a ekonometrické metody a dotazníkové šetření. Teoretická část je založena na metodách indukce a dedukce a v praktické části jsou využity metody analýzy a syntézy. K aplikaci kvantitativních metod byl využit především tabulkový procesor Microsoft Office Excel a statistický software IBM SPSS Statistics, verze 25.0.

Pro zpracování diplomové práce byly informace čerpány z českých a zahraničních odborných publikací, z internetových stránek Ministerstva pro místní rozvoj ČR a elektronických publikací věnující se problematice cestovního ruchu a letecké dopravy. V praktické části byly využity především informace a statistická data z databáze Statistického úřadu Evropské unie (Eurostat).

2 Teoretická východiska cestovního ruchu a jeho podpory v Evropské unii a České republice

Cestovní ruch je jeden z největších a nejrychleji se rozvíjejících sektorů na světě. Má velký přínos pro hospodářský růst zemí, pro zachování historických a kulturních památek a přispívá ke zvýšení zaměstnanosti a vzdělávání obyvatel. Cestovní ruch nabízí různorodou nabídku a rozsah služeb. Každý má na výběr z velkého množství ubytování na různých úrovních a z mnoha druhů atrakcí a nabídek cestovního ruchu (Kiráľová a Straka, 2013). Podpora cestovního ruchu je v současné době rozsáhlá, a to jak v rámci České republiky (ČR), tak i Evropské unie (European Union, EU). Existuje řada organizací a fondů, díky kterým se stává cestovní ruch stále rozvinutějším a konkurenceschopnějším sektorem.

2.1 Vymezení cestovního ruchu

V dnešní době je cestovní ruch, někdy také označován jako *turismus*, chápán jako složitý, bohatě strukturovaný jev, jenž obsahuje sociální i ekonomické aspekty. Ve své podstatě se jedná o souhrn sociálních a ekonomických aktivit, které uspokojují lidské potřeby. Z ekonomického hlediska lze cestovní ruch považovat jako součást hospodářství země, a to jak na úrovni mikroekonomické, tak makroekonomické a má velký význam pro rozvoj regionů. Sociální podstata cestovního ruchu spočívá v tom, že subjekt trhu (člověk nebo společnost) určitým způsobem jedná, uspokojuje své potřeby a prosazuje své zájmy. Právě člověk rozhoduje svým chováním o samotném druhu cestovního ruchu, jeho dopadech a výsledcích na kulturní, ekonomické, sociální a také environmentální prostředí regionu (Franke, 2012).

Turismus zahrnuje činnosti cestujících na cestách mimo jejich obvyklé domácí prostředí s dobou trvání kratší než jeden rok. Jedná se o důležitou ekonomickou aktivitu ve většině zemí světa. V Evropě je podíl cestovního ruchu na *hrubém domácím produktu (HDP)* dvakrát větší než podíl automobilového průmyslu. Vedle přímého ekonomického dopadu má významné nepřímé a vyvolané dopady, jako je příspěvek k HDP tvořený např. turisty, hotely, leteckými společnostmi a cestovními agenturami, dále se jedná o příspěvek k zaměstnanosti v podobě počtu pracovních míst v rámci odvětví cestovního ruchu (Association of Accredited Public Policy Advocates to the European Union, 2015).

Cestovní ruch v sobě zahrnuje vždy kombinaci způsobu dopravy (letecká, železniční) a alespoň jedné aktivity. Tou se rozumí činnost, která souvisí se zprostředkováním služeb. V každém regionu je počet a struktura služeb odlišná v závislosti na různých faktorech, takže není lehké určit přesný rozsah služeb, které tvoří komplexně cestovní ruch. Nejedná se tedy o

jasně dané množství odvětví a resortů, ale o soubor částí, vybraných z různých odvětví. Lze tedy říci, že jako hlavní specifikum cestovního ruchu je *meziodvětvovost*. Zahrnuje v sobě mnoho složek, jako je stravování, zdravotnictví, kulturu, informatiku, dopravu a další (Franke, 2012).

Turismus lze také pojmut jako průmysl, který nabízí, vytváří a poskytuje služby související s turistikou, cestováním. Lze jej dělit do několika hlavních sektorů, které jsou vzájemně velmi úzce provázány, jak uvádí Ryglová, Burian, Vajčnerová (2011):

- *sektor organizace* – obsahuje turistické asociace, regionální a turistická centra;
- *sektor zprostředkovatelé* – patří zde cestovní kanceláře a agentury, rezervační systémy a také sezonní zprostředkovatelé;
- *sektor doprava* – letecká, automobilová, autobusová, lodní, železniční. Tento sektor zahrnuje i zprostředkovatele a půjčovny automobilů;
- *sektor ubytovacích služeb* – od malých soukromých penzionů a chat, po velké hotelové řetězce;
- *sektor atrakce* – jedná se např. o sportovní centra, historická a kulturní místa, národní a tematické parky.

2.1.1 Formy a druhy cestovního ruchu

Jednotlivé *formy* cestovního ruchu jsou závislé na potřebách a motivaci návštěvníka. Zde je věnována pozornost dvěma základním formám. Těm, jež odpovídají pouze nejširším potřebám (základní), a těm, které uspokojují specifické požadavky.

Jako základní lze uvést následující čtyři formy cestovního ruchu:

- *rekreační* – má blahodárný vliv na duševní i fyzické zdraví člověka, uskutečňuje se ve vhodně vybraném prostředí, jako jsou lesy, hory a moře;
- *léčebný a lázeňský* – specializuje se na relaxaci, léčbu a prevenci;
- *turisticko-sportovní* – jedná se o aktivní odpočinek jednotlivců a jejich zájem o sportovní činnosti a akce s nimi spojené;
- *kulturně poznávací* – kladen důraz na historické poznání, zvyky a tradice.

Specifické formy jsou odlišné tím, že uspokojují zvláštní potřeby. Řadí se zde cestovní ruch seniorů, náboženský, chatařský, ale i gastronomický, rybolovný, sportovní a také cykloturistický (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

Cestovní ruch se realizuje v závislosti na určitých společenských, ekonomických a geografických podmínkách. Jednotlivé *druhy* cestovního ruchu se rozdělují dle následujících faktorů, jak uvádí Franke (2012):

- *dle místa realizace služby* – zahraniční, domácí, národní, mezinárodní;
- *zabezpečení cesty* – neorganizovaný, organizovaný;
- *délka pobytu* – krátkodobý, dlouhodobý;
- *prostředí* – venkovské, městské, lázeňské.

2.1.2 Složky cestovního ruchu

Cestovní ruch jako takový, je velmi obtížné přesně a výstižně popsat. Jedná se o velkou soustavu segmentů, procesů a jednotlivých výstupů. Níže jsou popsány dimenze cestovního ruchu, jež lze považovat za základní.

Turista – v samotném jádru cestovního ruchu se bezpochyby nachází cestovní zážitek a samotný turista. V tomto případě je nejprve třeba, aby jak manažeři cestovního ruchu, tak i státní správa porozuměli co nejlépe turistům, jejich motivaci k cestování a způsobu cestování do jednotlivých oblastí. Díky tomu je následně daná destinace schopna nabídnout turistům ty nejlepší zážitky, a až poté se lze zabývat rozvojem turistických aktivit, zařízení a programů, které oblast odliší od jiných destinací, a tím bude pro turistu atraktivnější a unikátní. Samotní lidé se dělí na dvě kategorie, a to na rezidenty a turisty. *Rezidentem* se nazývá člověk, který v dané oblasti žije a *turista* je potenciální či aktuální návštěvník (Goeldner a Richie, 2014).

Definice návštěvníků neboli turistů zahrnuje nejen osoby, které cestují na dovolenou nebo z osobních důvodů, ale také lidi cestující za obchodními účely. Prostředky využívané pro spotřebu cestovního ruchu jsou vlastní peněžní prostředky, úspory a další osobní příjmy, jakož i účty podniků, vládních nebo jiných neziskových organizací. Turisté využívají své peníze na tzv. turistické aktivity a další produkty. Jedná se o produkty vytvořené odvětvími cestovního ruchu, jako je ubytování, stravování, služby, přeprava cestujících, cestovní kanceláře, kulturní služby, rekreace a zábava. Přesto mohou turisté vynakládat své peníze i na jiné zboží, jako jsou produkty spojené s cestovním ruchem. Tím mohou být např. pohonné hmoty, spotřební produkty, nebo jiné zboží bez charakteristik cestovního ruchu (Sharpley a Telfer, 2014).

Přírodní prostředí – jedná se o dimenzi cestovního ruchu, která je velice důležitá především pro turistu a jeho rozhodování se. Lze tedy říci, že je to základní kámen cestovního ruchu. Jednotlivé destinace jsou charakterizovány klimatem a geomorfologií. Turista se

rozhoduje dle tepelných podmínek, typu počasí, které v dané oblasti přetrvává, vlhkosti vzduchu apod.

Kulturní prostředí – prostředí, které je uměle vybudované člověkem. Patří zde především kultura rezidentů dané lokality, která odráží rysy současného života, ale také předchozího vývoje v regionu. Působení rozvoje cestovního ruchu nemůže a ani by nemělo narušovat kulturu v zemi.

Sektory v cestovním ruchu – zahrnuje se zde přeprava, jak letecká, autobusová, železniční apod., tak i samotné ubytovací služby, stravování a veškeré atraktivy spojené s cestovním ruchem (festivaly, sportovní události). Níže v textu je provozním sektorům věnována samostatná podkapitola.

Procesy, aktivity a výstupy – posledním důležitým a rozsáhlým prvkem jsou aktivity a procesy, které vytváří ve výsledku samotný cestovní ruch. Pro úspěšné rozvíjení oblasti cestovního ruchu musí představitelé státní správy vytvořit strategie, které pomohou vytvořit směr při rozvojových iniciativách a plánování. To určuje kvalitu zážitků nabízených turistům. Dostupnost těchto zážitků je propagována prostřednictvím marketingu, přiláká daný okruh zákazníků, kterým jejich chováním vznikají zážitky, zábava a vzpomínky na destinaci. To může mít jak negativní, tak pozitivní dopady. Mezi negativní dopady lze řadit převážně ekologické, historické a kulturní aspekty destinace. Za pozitivní dopad lze považovat hlavně ekonomické výhody plynoucí z turismu, jako je např. zvýšení zaměstnanosti a příjmů. Úspěch marketingových strategií lze pozorovat v míře návštěvnosti, vhodnosti chování a typem turistů. Tyto výsledky je potřeba pravidelně monitorovat, vytvářet evaluaci slabých a silných stránek a vypracovávat správu destinace, která má zabránit devastaci přírodních zdrojů a životního prostředí úspěšným turistickým ruchem (Goeldner a Richie, 2014).

2.1.3 Základní přístupy ke studiu cestovního ruchu

Cestovní ruch lze zkoumat podle nejrůznějších metod. Doposud neexistuje žádná shoda ve způsobu studia cestovního ruchu. Níže je uveden výčet metod, které se ke studiu používají.

Institucionální přístup klade důraz na cestovní agentury a kanceláře. U tohoto přístupu je třeba provést výzkum celé organizace, jejich nákladů, metod, prodejních podmínek apod. *Produktový přístup* se zabývá studiem výroby, užívání a propagace nabízených produktů turistům. *Manažerský přístup* je orientován na firmu a její aktivity při řízení firmy. **Jde o nejčastěji využívaný přístup.** *Historický přístup* zahrnuje analýzu aktivit a institucí, a to z hlediska historického vývoje, ovšem není využíván ve velké míře. *Ekonomický přístup*

spočívá v tom, že cestovní ruch je ekonomy podrobně zkoumán. Orientují se na poptávku a nabídku, měnu, rozvoj, zaměstnanost, platební bilanci apod. Díky němu je poskytnut základní rámec pro analýzy cestovního ruchu. *Sociologický přístup* zkoumá chování jednotlivců a skupin, zvyky, sociální třídy a jejich dopady na cestovní ruch. *Geografický přístup* zahrnuje pohyb osob lokalitami, umístění turistických letovisek a rozvoj turismu. *Systémový přístup* je **nejužitečnější přístup ke studiu**. Obsahuje propojení jak makroekonomického, tak mikroekonomického hlediska cestovního ruchu a díky tomu integruje veškeré přístupy pro realizaci souboru cílů. *Interdisciplinární přístup* zahrnuje téměř všechny aspekty působící na oblast cestovního ruchu jako např. vzdělání, sociologie, ekonomie, zemědělství, architektura (Goeldner a Richie, 2014).

2.1.4 Organizační zajištění cestovního ruchu v celosvětovém měřítku

Působení organizací v oblasti cestovního ruchu se člení na *mimovládní* a *mezivládní*. Mezivládní mezinárodní organizace nepodléhají mezinárodnímu právu pro dané území a nevykonávají veřejnou moc. Vzniká sjednáním mezinárodní partikulární smlouvy. Organizace je tedy subjekt, který má přidělená práva a povinnosti od svých zakladatelů smlouvy. Ovšem mimovládní organizace tvoří fyzické a právnické osoby a podléhají právu státu, v němž je její sídlo. Integrační seskupení jako je *Sdružení národů jihovýchodní Asie* (Association of South East Asian Nations, ASEAN), *Asijsko-pacifické hospodářské společenství* (Asia-Pacific Economic Cooperation, APEC) a *Evropská unie*, mají v mezinárodních vztazích zcela odlišnou úlohu. Neoznačují se jako mezinárodní organizace jako takové, jsou to celky s právní subjektivitou, které jsou zajištěné institucemi.

Za mezivládní organizace lze považovat *Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj* (Organisation for Economic Co-operation and Development, OECD), *Organizaci spojených národů* (OSN), *Organizaci OSN pro vzdělání, vědu a kulturu* (United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization, UNESCO), *Světovou obchodní organizaci* (World Trade Organisation, WTO), *Program OSN pro životní prostředí* (United Nations Environmental Programme, UNEP), *Mezinárodní měnový fond* (International Monetary Fund, IMF), *Světovou banku* (World Bank, WB), *Evropskou cestovní organizaci* (European Travel Commission, ETC) a *Světovou organizaci cestovního ruchu* (United Nations World Tourism Organisation, UNWTO).

Mimovládní organizace pak představuje *Univerzální asociace cestovních kanceláří* (Universal Federation of Travel Agents Associations, UFTAA), *Sdružení evropských cestovních kanceláří a cestovních kanceláří* (The European Travel Agents' and Tour

Operators' Associations, ECTAA), *Evropské turistické sdružení* (The European Tourism Association, ETOA), *Světová rada cestování a cestovního ruchu* (World Travel and Tourism Council, WTTC), *Asijská cestovní asociace cestovního ruchu* (The Pacific Area Travel Association, PATA) a *Mezinárodní asociace vědeckých odborníků v cestovním ruchu* (International Association of Scientific Experts in Tourism, AIEST).

Samotný význam organizací je pro cestovní ruch a jeho rozvoj obrovský, i přesto, že každá organizace se zabývá jinou oblastí. Jako hlavní organizace lze řadit např. WTTC a UNWTO. V systému OSN poté patří ke klíčovým především UNESCO, WTO, MMF a WB (Palatková, 2014).

2.2 Vývoj cestovního ruchu

Cestovní ruch se vyvíjel do současné podoby mnoho tisíciletí. V dnešní době lidé považují cestovní ruch především jako součást volnočasových aktivit, v minulosti tomu ale bylo jinak. Lidé v dávných časech cestovali hlavně z vojenských anebo také obchodních důvodů. V současnosti představuje důležitou součást národního hospodářství a lidé jej berou jako samozřejmost pro své potřeby. Pro samotný rozvoj musí být splněny určité podmínky. Jedná se o zajištění svobody pohybu a bezpečnosti, dostatečný fond času a dostačující disponibilní prostředky. Tyto faktory se s minulostí nedají srovnávat. Jako dalším stimul pro rozvoj lze považovat migraci a růst obyvatelstva ve městech, a jejich potřebu trávit čas na venkově. Je třeba zmínit, že dříve byl cestovní ruch brán jako luxusní potřeba obyvatel, nyní se zařazuje do běžných potřeb, jako nedílná součást života.

2.2.1 Historické počátky

V této práci jsou uvedeny čtyři základní etapy historického vývoje cestovního ruchu.

V první etapě trvající **od 5. století př. n. l. až do 16. století** lze nalézt prvopočátky cestovního ruchu. Za obyvatele, kteří cestovali jako první, jsou považováni Římané, Řekové a Egypťané. V letech 480–425 př. n. l. jsou uvedeny nejstarší doložené popisy z cestování v oblasti Středozemního moře, a to právě z Řecka. Středověk je spojován hlavně s mladými a bohatými šlechtici, kupci, měšťany a jejich rodinami. Období, které je považováno jako začátek objevitelských, kolonizačních a obchodních cest je 13. století. Uskutečňovaly se cesty do Indie, Indonésie a Číny. Nejznámější cestovatel byl v té době Marco Polo. V 15. století se masivně rozvinuly zámořské objevy, španělské a portugalské námořní plavby. V té době se proslavili především Kryštof Kolumbus, Amerigo Vespucci, Bartolomeo Diaz a Vasco de Gama.

Druhá etapa vymezená **od 17. až do 19. století** představovala období moderního cestovního ruchu, kdy existovalo pro šlechtice a kupce právo volně se pohybovat po cizím území. Koncem 17. století byl vyvíjen tlak na zrušení omezení volného pohybu, a to v důsledku průmyslové revoluce a potřeby nových pracovních sil. Další důležitý milník bylo zrušení nevolnictví. V roce 1841 byla Angličanem Thomasem Cookem založena historicky první cestovní kancelář, která dosud patří mezi nejvýznamnější na celém světě. Jako klíčové lze považovat 19. století. Nastal velký rozmach silniční, železniční a také letecké dopravy. Začalo se rozvíjet lázeňství, cesty za poznáním, pěší turistika a uskutečňovaly se poznávací cesty do Itálie (především anglických mladých šlechticů).

Období po první světové válce až do roku 1989 lze označit za třetí období. Po první světové válce se mohlo cestovat bez jakýchkoliv závažnějších omezení. V důsledku hospodářské krize začaly státy zavádět různá opatření, která lze vidět i dnes. Jednalo se např. o vývozní a dovozní cla a víza. Do druhé světové války se cestovní ruch vyvíjel v západních a východních zemích stejně, po druhé světové válce byl vývoj značně odlišen. Situace v tehdejší Československu byla taková, že docházelo v důsledku studené války k omezení pohybu a v zemi byl velký nedostatek volných finančních prostředků. To znamenalo, že dva ze tří faktorů pro rozvoj cestovního ruchu nebyly splněny. Vedlo to především k ohromnému rozvoji chalupářství, chataření, stanování, a téměř většinu cest tvořil domácí cestovní ruch. Velkou překážkou ze strany státu pro rozvoj cestovního ruchu a cestování byla striktní regulace výjezdů do nesocialistických zemí. Podmínka byla výjezdní doložka a devizový příslib, pro mnoho občanů byl výjezd nereálný. Naopak na Západě byla situace o poznání lepší. Byl přijat *Marshallův plán* pro restrukturalizaci západní Evropy a vznikl nárůst kapacit služeb a s tím související konkurence. Došlo ke vzniku a rozvoji hotelových řetězců, spojování podniků pro lepší prosazení na trhu, vznikaly programy na gastronomii a ochutnávku vín. V tomto období došlo především k obrovské výstavbě hotelových komplexů v pobřežních oblastech. To mělo za důsledek ztrátu řemesel a zvyků v kulturách původních obyvatel.

Období po roce 1989 je prozatím poslední etapou rozvoje cestovního ruchu a lze jej považovat za současné období. Bylo ovlivněno rozmachem v oblasti dopravy a informačních technologií. V krátkých vzdálenostech se využívá především silniční doprava, na delší vzdálenosti doprava letecká. Turistické oblasti a cestování se stalo dostupné v podstatě pro všechny cílové skupiny a internet umožňuje velmi rozsáhlou nabídku a jednoduché zprostředkování zájezdů. Situace v tehdejší Československu se po roce 1989 výrazně zlepšila, byla zrušena vízová povinnost, vznikalo velké množství hotelů a budování nových kapacit,

a tím pádem i konkurenční prostředí. Za velmi krátkou dobu vzniklo obrovské množství cestovních kanceláří, to vedlo později ke krachu mnoha z nich, jelikož nabídka dlouhodobě přesahovala poptávku. V důsledku toho byly přijaty změny v legislativě a zpřísnění podmínek pro vydání živností. Od roku 2000 se **zvyšuje podíl letecké dopravy na cestování**, roste počet cest do exotických zemí, rozvíjí se lázeňství, cykloturistika, golfová turistika, wellness a počet cestovních kanceláří se postupně snižuje. Jsou vytvořeny nové strategické dokumenty v oblasti cestovního ruchu, a to jak na úrovni krajů a mikroregionů, tak i na úrovni států (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

2.2.2 Předpokládané trendy cestovního ruchu

Organizace UNWTO zveřejnila ve druhé polovině 90. let 20. století materiál, který nastiňuje předpokládaný vývoj turismu do roku 2020. V roce 2011 byl vydán výhled do roku 2030, který aktualizoval a doplnil *Vizi 2020*. Vize zahrnuje 6 světových regionů, jedná se o Střední východ, Afriku, Evropu, Jižní Asii, Ameriku a Východní Asii a Pacifik (Palatková, 2014). Jedná se o porovnání s rokem 2010. Největší růst regionů se očekává v Asii a Tichomoří, kde je očekáván nárůst příletů do zemí na 545 milionů v roce 2030 (+ 4,9 % ročně). Pro Střední východ a Afriku jsou předpovědi také pozitivní. Do roku 2030 se má počet příletů zdvojnásobit, a to zhruba z 50 milionů na 135 milionů. Pro srovnání, v Evropě má dojít ke změně ze 488 milionů na 762 milionů a v Americe ze 150 milionů na 248 milionů, tudíž růst má být pomalejší. Díky tomuto růstu se podíl na globálním trhu zemí zvýší. V Asii a Tichomoří (na 30 % v roce 2030, z 22 % v roce 2010), na Středním východě (na 7 % z 6 %) a v Africe (na 7 % z 5 %). V důsledku toho podíl Evropy a Ameriky na mezinárodním cestovním ruchu klesne. V Evropě se má jednat o pokles z 51 % na 42 % a v případě Ameriky z 16 % na 14 % (World Tourism Organization, 2018).

Jako hlavní trend lze uvést vybírání co nejvzdálenějších oblastí a také častější návštěvnost. Předpokládá se, že **podíl letecké dopravy bude stále stoupat**. Dle Vize 2030 bude podíl příjezdů pozemní dopravou 48 %, zatímco leteckou dopravou tento podíl bude činit 52 %. Na evropský cestovní ruch bude vyvíjen nátlak ze strany asijských destinací, které jsou levnější, přičemž se předpokládá, že Asijsko-pacifický region bude do roku 2030 vykazovat nejvyšší poptávku v turismu. V oblasti Ameriky se spoléhá na tzv. *okružní plavby* (Mexiko, Karibik, Kuba). Na Středním východě se očekává nárůst turismu, především díky jeho atraktivitě jako je kultura, historie a tradice. Na druhou stranu je zde potřeba zohlednit negativní faktor možných nepokojů, napětí mezi zeměmi, špatnou úroveň hygieny a image některých zemí. Co se týče Afriky, i přes určitou kontrolu situace, je považována za nestabilní region a

zde se bude cestovní ruch rozvíjet velmi obtížně. Země se zaměřují zejména na dobrodružství, jako jsou krokodýlí farmy, safari apod. (Palatková, 2014).

Zvláštním trendem v posledních letech je narůstající zájem o návštěvy míst, které souvisí s válkami, nebo hromadnými neštěstími. Lidé vyhledávají také lokality velkých katastrof, zemětřesení, záplav, hurikánů a tornád. Mnohdy si však neuvědomují hrozící nebezpečí (Goeldner a Richie, 2014).

2.3 Provozní sektory cestovního ruchu

Poskytování cestovního zážitku je chápáno veřejností právě jako cestovní ruch, ovšem jedná se samotné provozní sektory, které jej zajišťují. Řadí se zde sektor přepravy, sektor ubytovací, stravovací, a sektor veřejných akcí a atrakcí, jimž je tato podkapitola věnována. Právě sektor přepravy má důležitý význam pro cestovní ruch (Goeldner a Richie, 2014).

2.3.1 Přeprava cestujících v České republice

Služby spojené s přepravou jsou určeny především k zabezpečení cestujících a zavazadel. Dopravními prostředky se turisté dostanou do svých cílových destinací a mohou se také díky nim pohybovat v místech pobytu. Dopravu lze dělit z mnoha hledisek. Z hlediska formy to může být doprava *účelová* a *rekreační*, z hlediska platebního ji lze dělit na *placenou* a *neplacenou* dopravní službu, z hlediska přepravovaného subjektu je to *osobní* a *nákladní* doprava, z hlediska doby na *celoroční* a *sezónní*, z hlediska teritoriálního na *mezinárodní* a *vnitrostátní* dopravu, z hlediska periodicity na *nepravidelnou* a *pravidelnou*, a v neposlední řadě z hlediska druhu dopravy na *železniční*, *vodní*, *leteckou* a *silniční*. V rámci zabývané problematiky je zde popsána pouze *osobní přeprava*.

Železniční doprava se rozděluje na tři typy dopravy. Dopravu zvláštními a rekreačními vlaky a pravidelnou dopravu. V České republice je v dnešní době několik soukromých provozovatelů a jeden státní dopravce – České dráhy. Jako soukromé dopravce lze uvést Leo Express, Arrivu a RegioJet. České dráhy mají různé typy vlaků. Cestující může cestovat ve vlacích typu SuperCity, Pendolino, InterCity, EuroCity, expres, rychlík, osobní a spěšné. Rozlišuje se také, zda se jedná o vůz lehátkový, lůžkový, jídelní, či klasický, který je určený pouze k sezení. Dále se vozy dělí na kategorie 1. a 2. třídy, a také na vozy pro rodiče s dětmi, invalidy, vozy určené k přepravě zavazadel, nebo také vůz pro dámy. Druhým typem železniční dopravy je doprava rekreačními vlaky. Ty byly provozovány zejména v minulosti. Jednalo se o vagón, který byl připojen k vlaku mířícímu na dané místo (například zaměstnanci Českých drah, jedoucí k moři). V dnešní době se lze s tímto typem dopravy setkat při jízdě historickými

vlaků, nebo při víkendové dopravě u Máchova jezera. Dalším typem je doprava zvláštními vlaky. Zde patří vlaky, které mohou být objednány kupříkladu pro firemní akci, vlakové hotely (složené z vozů jídelních a lůžkových pro danou trasu) a tzv. autovlaky. Ty jsou provozovány i v dnešní době na trase Praha-Košice. První vlakový hotel (Orient Express) vyjel v roce 1883 z Paříže do Rumunska. V současnosti jsou některé evropské trasy vedeny i přes Prahu.

Silniční doprava – využívá se především na místech, kde není jiná dopravní dostupnost. Dělí se na individuální a hromadnou dopravu. Za individuální dopravu je považována cesta vlastním, pronajatým vozem, jízda taxi vozem, spolujízdy a zajištěné transfery z letiště. Hromadnou dopravou je myšleno cestování autobusem/autokarem, rotelem. V dnešní době je tento způsob dopravy považován za alternativu dopravy železniční. V minulosti tomu tak ale nebylo. První autobusová linka v České republice vyjela v roce 1927 (linka Chrudim-Pardubice). Autobusová doprava se rozděluje podle poskytovaných služeb na linku pravidelnou a nepravidelnou. Nepravidelná, tedy linka zájezdová, je v České republice provozována např. společností Student Agency, nebo Eurolines. Autokarová doprava je zajišťována u zájezdů cestovních kanceláří. Jedná se o autobus, který je lépe vybaven, a je určen na delší tratě. Dalším typem autobusu, který slouží i k přenocování, je rotel.

Vodní doprava – tento typ dopravy je využíván hlavně k rekreačním účelům a dělí se na námořní a říční. Námořní doprava se uskutečňuje na mořích, oceánech, kanálech anebo průplavech. Na kratší vzdálenosti se využívá trajektová přeprava. Může se jednat o osobní loď, trajekty, zaoceánské lodě nebo i vznášedla. V minulosti lodní doprava sloužila hlavně pro cesty přes oceán. První zaoceánská loď vyplula na svou pravidelnou linku v roce 1837, a to z Anglie do Spojených států. V dnešní době je provozována přeprava také na rekreačně-turistických trasách. Jedná se o několikadenní zájezdy a pobyty v přístavech a okružní plavby po různých destinacích. Společnosti, které tyto plavby provozují, jsou např. Thomson Cruises a Royal Caribbean International. V současnosti poptávka po těchto plavbách stále roste. Lidé mohou během několika dnů navštívit mnoho míst za krátký čas. Co se týče dopravy říční, v České republice se velmi rozšiřuje a rozvíjí. Slouží převážně k dopravě na různá rekreační místa, pomocí jachet, lodí a plachetnic. Každoročně se zaregistrovaný počet plavidel zvyšuje. Tento druh dopravy lze provozovat buďto na izolovaných vodních plochách jako jsou jezera a přehrady (Máchovo jezero, Brněnská přehrada, Vranovská přehrada), nebo na splavných úsecích řek (Labe, Vltava, Baťův kanál).

Letecká doprava – v dnešní době se jedná o nejrychlejší a nejvíce využívaný druh dopravy a její význam neustále roste. Výhody oproti jiným druhům dopravy spočívají

především v pohodlnosti a rychlosti. Ceny letenek jsou v dnešní době nižší, než tomu bývalo dříve, a to zejména díky velkému rozmachu nízkonákladových společností. Leteckou dopravu lze dělit na *osobní a nákladní, nepravidelné (charterové) a pravidelné (linkové) lety* a na *mezinárodní a vnitrostátní dopravu*. Charterové lety jsou takové, které jsou předem z různých důvodů objednány pro určitý počet osob. Nejčastěji to bývá cestovními kanceláři v sezónách, ale může se jednat také o objednávky uzavřených společností a sportovních týmů. Co se týče leteckých společností a typů samotných letů, do roku 2017 byly v České republice *národní společnosti České aerolinie (Czech Airlines, ČSA)*, společnost SmartWings se řadila jako *nízkonákladová* letecká společnost a Travel Service jako *charterová* společnost (Kotíková a Schwartzhoffová, 2017). Právě od roku 2017 se stala společnost Travel Service vlastníkem ČSA. O rok později, tedy v roce 2018, došlo k vytvoření Smartwings Group, pod kterou patřily společnosti ČSA, Travel Service, i jeho dceřiná značka SmartWings. Ještě téhož roku společnost změnila název na Smartwings, a.s., která je sjednocuje do jedné letecké společnosti v České republice (Wikipedie, 2019).

V 80. letech 20. století začaly vznikat *letecké aliance*, a to z důvodů většího počtu nabídek destinací. Jedná se o aliance *SkyTeam, Star Alliance a Oneworld*. Dalším rozdělením v letecké dopravě je dělení tříd pro cestování; jedná se o *ekonomickou (turistickou) třídu, business třídu a první třídu*. Je třeba zmínit také význam letišť. Ty mají důležitou roli v systému letecké dopravy a považují se za dopravní infrastrukturu. V České republice je zhruba 90 letišť, které jsou civilní. Ty mohou být *veřejné* či *neveřejné*, a také *vnitrostátní* a *mezinárodní*. Právě za mezinárodní veřejné letiště jsou považována letiště Leoše Janáčka v Ostravě-Mošnově, letiště Václava Havla v Praze, v Pardubicích, v Karlových Varech a letiště v Brně-Tuřanech (Kotíková a Schwartzhoffová, 2017).

2.3.2 Ubytovací služby

První vznikající ubytovací služby souvisely s rozvojem pošty, dopravy a cestováním z důvodů obchodů. Říkalo se jim *zájezdní hostince*. Poté na přelomu 18. a 19. století vznikl dnešní pojem *hotel*, jenž pochází z francouzštiny. V Evropě byl rozvoj hotelů zejména v takových zemích, kde k tomu byly vhodné podmínky. Jednalo se o země jako Německo, Švýcarsko nebo Francie. Začátkem 20. století začaly vznikat luxusní hotely, později velké řetězce hotelů. Hotelový průmysl zahrnuje činnosti jako řízení, výstavbu a organizaci. Jedná se o náročný obor především na kapitál investora, který musí zvážit lokalitu, kde chce své zařízení provozovat. Využití kapacity ubytovacího zařízení by se mělo pohybovat okolo 70 %. Právě využitím se hodnotí rentabilita zařízení. Samotné členění ubytovacích služeb je velmi rozsáhlé.

Členit je lze např. na ubytování *pohyblivá* (lodě, lehátkové vozy) a *pevná* (hotely, penziony), dále dle časové stránky na *jednosezonní*, *dvousezonní*, nebo také *celoroční* a dle velikosti na *velké*, *střední* a *malé*. Z hlediska marketingu se člení ubytovací služby na *penziony*, *hotely*, *kempy* a různé *chalupy a chaty*. Následně jsou přiblíženy hromadná a individuální ubytovací zařízení a samotná klasifikace ubytovacích zařízení.

Hromadná ubytovací zařízení nejsou určena k trvalému pobytu, jedná se o turistické ubytování, na které se vztahuje určená legislativa. Patří zde botely, motely, hotely a penziony. Do této kategorie se však řadí i turistické ubytovny, kempy a chatové osady. Zatímco mezi *individuální ubytovací zařízení* patří zejména zařízení, které neslouží ke krátkodobému turistickému ubytování, ale právě k dlouhodobému bydlení a rekreaci. Lze jej nalézt pod názvem „ubytování v soukromí“ a nevztahuje se na něj žádná legislativa. Jedná se o apartmány, byty, chalupy, chaty nebo obytné místnosti. *Klasifikace ubytovacích zařízení* je hodnotící systém zařízení pomocí hvězdiček, tzv. systém klasifikačních tříd. Většinou je využívána škála od jedné do pěti hvězdiček, výjimečně lze vidět hvězdiček sedm. Uvedená škála má ukázat klientovi úroveň hotelu a služeb, samozřejmě čím více hvězd, tím vyšší standard a vyšší cena. Jelikož neexistovala žádná pravidla, která by určovala podmínky udělení jednotlivých klasifikací, každý majitel si určoval sám úroveň svého zařízení, podle uvážení. Odezvou byl vznik jednotné klasifikace v roce 2000 – *Doporučený standard ubytovacích služeb*, který byl pro kempy, chaty a ubytování v soukromí. Později vznikla *Oficiální jednotná klasifikace ubytovacích zařízení České republiky*, určená pro penziony a hotely. Klasifikace i Standard jsou brány jako základ pro třídění, jsou však pouze dobrovolné a odborná klasifikace provozoven je zpoplatněna. V roce 2010 byla tato klasifikace nahrazena společnou středoevropskou klasifikací. Ta navazuje na klasifikaci národní a patří do ní také jiné státy Evropy. I tato klasifikace je dobrovolná. Závěrem je třeba zmínit, že klasifikace se v různých zemích světa může lišit. V jedné zemi může určitý počet hvězd udávat jinou úroveň v hotelu než stejný počet hvězd v zemi jiné (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

2.3.3 Stravovací služby

Rozvoj stravovacích služeb začal současně s rozvojem služeb ubytovacích. Místa, kde dochází k provozu stravování, se nazývají gastronomická zařízení a lidé je navštěvují z mnoha různých důvodů. Někteří vyhledávají tyto kvůli rozptýlení, nebo komunikačnímu prostředí, jiní proto, aby uspokojili své základní potřeby. Existuje velké množství typů stravovacích služeb jako např. *restaurace ve vlastnictví řetězců*, *nezávislé restaurace ve vlastnictví jednotlivců*, *ústavní stravování*, *bary a taverny*, *stravování v hotelech*, *rychlá občerstvení*, *stravování*

v sektorech dopravy (letadla, vlaky) apod. Stravování lze dělit na tzv. *účelové* a *veřejné*. Účelové stravování je určeno pouze pro určitou skupinu lidí, kteří platí pouze část ceny. Jedná se o stravování nemocniční, závodní atd. Ovšem tento typ stravování nemá pro cestovní ruch žádný význam. Naopak stravování veřejné ano. Jedná se o nejstarší formu stravování, která je pojena s cestovním ruchem. Lze říci, že jde o služby restaurační, kdy člověk navštíví zařízení za účelem uspokojení žízně a hladu. Zde platí návštěvník plnou částku jídla a jídlo se vyrábí ve stejné provozovně. Rozsah, v jakém jsou stravovací služby v ubytovacích zařízeních uváděny, je většinou *all inclusive*, plná penze, polopenze anebo pouze snídaně. Jako specifikum stravovacích služeb lze uvést tzv. *catering*. Jde o výrobu jakéhokoliv jídla, avšak mimo provozovnu stravovacích služeb, z důvodů nedostatečného kuchyňského zařízení a vybavení. V rámci cateringu je také dovoz na místo určení. Dříve měl využití především v dodávání jídel na lodě a paluby letadel. V dnešní době je využíván při organizování různých akcí a společenských oslav (Ryglová, Burian, Vajčnerová, 2011).

2.3.4 Atraktivita cestovního ruchu

Tento sektor je považován za velmi důležitý při rozhodování spotřebitelů o navštívené destinaci a celkové poptávce po oblasti. Každý potenciální návštěvník si rozmyslí, kvůli čemu chce navštívit danou oblast. S atraktivitami stoupá poptávka po službách; ať už dopravě, ubytování, nebo stravování. Většinu lidí zajímají kulturní, přírodní, rekreační a zábavní atrakce, a veřejné akce. Patří zde tematické a zábavní parky, z přírodních atrakcí lze uvést cestování do národních parků, návštěvy zoologických a botanických zahrad, a také přírodní parky v horách a u moře. Do historických atrakcí spadají archeologické památky, které přitahují nadšence po zmizelých civilizacích a rekreační atrakce jsou také velice rozsáhlé, od plaveckých bazénů přes zimní stadiony a golfové hřiště, až po cyklostezky a turistické trasy. Důležitým lákadlem pro turisty jsou ovšem kulturní události, koncerty, festivaly a divadla (Goeldner a Richie, 2014).

2.4 Rozvoj cestovního ruchu v EU

Existuje mnoho definic rozvoje cestovního ruchu a pořád se vyvíjí. V současnosti definice zahrnuje celkový přístup k rozvoji, který uznává, že vyšší ekonomické míry růstu, vyšší příjmy, nebo HDP na jednoho obyvatele jsou pro rozvoj cestovního ruchu nezbytné. Avšak rozvoj souvisí také se vzděláváním, nižší chudobou, zdravím a výživou, rovností, lepším životním prostředím, svobodou, udržitelností a kulturně bohatším a šťastnějším životem. Veškeré tyto faktory působí na rozvoj cestovního ruchu v dané zemi. Z ekonomického hlediska lze rozvoj cestovního ruchu charakterizovat jako proces, který zahrnuje jednak strukturální přeměnu hospodářství, ale také růst reálného výstupu ekonomiky v čase. Zatímco rozvíjející se

země jsou charakterizovány primární produkcí (tj. zemědělství) a nízkým HDP, naopak země rozvinuté se vyznačují velkým rozsahem výroby a odvětví služeb, relativně malým zemědělským sektorem a vysokou úrovní HDP na obyvatele. Odlišné míry hospodářského růstu v minulosti rozdělily svět na rozvinuté a rozvojové země. V rozvojových zemích a regionech je cestovní ruch samozřejmě často považován za velkou příležitost – tedy za faktor, který přispívá k hospodářskému růstu a k pozitivní strukturální transformaci místní ekonomiky. Rozvojové země stále více investují do rozvoje cestovního ruchu, protože usilují o to, aby se moderní cestovní ruch stal klíčovým hnacím motorem jejich hospodářského pokroku, přičemž se očekává, že tomu tak bude i nadále (Sharpley a Telfer, 2014).

Cestovní ruch v Evropské unii byl poprvé uveden v *Lisabonské smlouvě* v roce 2009. Jedná se o základní dokument EU, ve kterém je vymezen turismus z hlediska druhů a oblastí pravomocí Unie. Podle Lisabonské smlouvy provádí Unie v oblasti cestovního ruchu v EU činnosti, které koordinují, doplňují a podporují činnosti členských států. Každý členský stát má svou vlastní politiku cestovního ruchu (Houška a Petrů, 2010).

2.4.1 Význam cestovního ruchu pro regionální rozvoj

Vliv mezinárodního turismu na ekonomiku zemí lze pojmut ze dvou pohledů. Za prvé, turismus pomáhá vytvářet nové pracovní pozice, posiluje ekonomiku země, snižuje platební deficit v zemi a dochází díky němu k rozvoji výroby zboží a služeb, které uspokojují přání a potřeby účastníků turismu. Cestovní ruch přispívá k přerozdělování důchodů obyvatelstva rozvinutých zemí do méně rozvinutých regionů, což pomáhá zvyšovat životní úroveň dané země. Z druhého pohledu turismus oslabuje ekonomiku a jiné odvětví v zemi, zejména v případě, kdy dochází k rozvoji cestovního ruchu pouze jednostranně. Rozvoj turismu vede také v některých případech k vytrácení obyčejů a tradic ze země.

Cestovní ruch má vliv na HDP země, změny míry nezaměstnanosti a projevuje se v platební bilanci země, a proto je při plánování rozvoje ekonomiky brán ohled na ekonomiku cestovního ruchu. Rozvoj turismu lze v dlouhodobém horizontu jen těžko naplánovat, jelikož na něj působí mnoho faktorů, ale pomocí jeho organizace se lze rychle přizpůsobovat změnám v ekonomice. Díky tomu lze tvrdit, že turismus je důležitý faktor pro ekonomický rozvoj země (Beránek, 2013).

Palatková (2014) zmiňuje pět hlavních typů mezinárodních vztahů působících na turismus a jeho rozvoj. Jedná se mezinárodní pohyb služeb, zboží, kapitálu, pracovních sil a vědeckotechnických poznatků. Tyto mezinárodní pohyby přispívají k regionálnímu rozvoji v daných

zemích, a to např. při pohybu zboží a služeb ze zdrojových trhů pro mezinárodní turismus (Čína, Německo, Itálie a další) do rozvojových zemí, a také při mezinárodním pohybu pracovních sil, který je brán jako výrobní faktor pro cestovní ruch.

2.4.2 Vliv globalizace na cestovní ruch

Nejprve je třeba vymezit pojem *globalizace*. Ve své podstatě se jedná o šíření technologií, produktů, informací a pracovních míst napříč národními kulturami a hranicemi. Z ekonomického hlediska se jedná o vzájemnou závislost a provázanost národů po celém světě, podporující volný obchod. V chudých a méně rozvinutých zemích může globalizace zvýšit životní úroveň tím, že poskytne pracovní příležitosti, modernizaci a lepší přístup ke zboží a službám. Na druhou stranu může zničit pracovní příležitosti v rozvinutějších a vysoce platových zemích, neboť výroba zboží přesahuje hranice. Jeho dopad zůstává různorodý pro pracovníky, kultury a malé podniky po celém světě, a to jak v rozvinutých, tak v rozvíjejících se zemích. Je to společenský, kulturní, politický a právní jev. Sociálně vede k větší interakci mezi různými populacemi. Z kulturního hlediska představuje globalizace výměnu názorů a hodnot mezi kulturami (Investopedia, 2019).

Zvláštní dimenzí globalizace je globální ekonomika. Ta vyvolala různé změny, především v liberalizaci mezinárodního obchodu, hospodářské soutěže, volného pohybu kapitálu a pracovní síly, investic atd. Tomuto jevu nelze upřít odstranění překážek pro kapitál, finanční a investiční zdroje a zboží. Jednou z nejdůležitějších ekonomických aktivit v procesu globalizace je cestovní ruch. Ten má souvislost zejména s masovou turistikou, která je považována za jeden z viditelných projevů globalizace, takže rozvoj cestovního ruchu lze vidět v ekonomických, sociálních, politických a kulturních procesech. Mezi důležité charakteristiky globalizačního vlivu na vývoj cestovního ruchu je považován pokrok a přenos technologií, dále efektivní doprava cestujících, otevřené hranice a další faktory. Lze říci, že právě cestovní ruch je jedním z nejviditelnějších příkladů globalizace. Letecká doprava se rozšiřuje a čas potřebný k dosažení cíle je kratší, což vede k více času strávenému na samotném turistickém místě. Došlo k otevření hranic, zlepšení přístupu na nové trhy a k novým možnostem rozvoje cestovního ruchu prostřednictvím komunikace, dopravy a elektronických technologií. V procesu globalizace došlo k vytvoření a fungování globálního trhu cestovního ruchu s očekáváním spravedlivé hospodářské soutěže bez ohledu na zemi původu, a především se díky ní otevřely zcela nové možnosti všeobecného rozvoje a rozvoje samotného trhu cestovního ruchu. Dá se tedy říci, že právě globalizace má rozhodující roli v růstu a rozvoji mezinárodního cestovního ruchu. Ekonomické, politické a kulturní aspekty také ovlivňují vývoj cestovního ruchu v

souvislosti s nárůstem cestování jak uvnitř země, tak přes hranice. Otevřenost hranic, rozvoj všech druhů dopravy, zejména letecké dopravy, internet a nárůst počtu osob, které mohou cestovat mimo státní hranice, způsobily posílení mezinárodního a domácího cestovního ruchu. Co se týče zemí rozvojových, využívají se zde k podpoře a růstu cestovního ruchu *přímé zahraniční investice*. Ty představují důležitý faktor růstu pro rozvíjející se ekonomiky (Čerović, Vukadinović, Nežević, 2015).

2.4.3 Vnitřní trh EU a cestovní ruch

Vytvoření vnitřního trhu bylo cílem členských států Společenství již od *Římské smlouvy (1957)*. Ale původního termínu, který byl stanoven do konce roku 1969, nebylo možné dosáhnout. V té době došlo k zavedení společného celního sazebníku vůči třetím zemím a také k odstranění kvót a cel, ovšem nedošlo k odstranění mimotarifních překážek, mezi které patřily především technické předpisy jednotlivých zemí. Dalšími body, kterých bylo dosaženo, byl pohyb pracovníků mezi státy EU, ovšem ten byl stále regulovaný a pohyb služeb, který se musel přizpůsobovat předpisům zemí. Vůbec nejmenší pokrok byl dosažen v oblasti pohybu kapitálu, a to především z důvodu obav jeho odlivu ze země. V této době bránily pokroku ve vytvoření vnitřního trhu 3 hlavní překážky, které definovala *Bílá kniha* v roce 1985 jako bariéry fyzické, technické a daňové. Evropa si uvědomovala riziko, které přinášel fakt, že není jednotná, a to ovlivňovalo její konkurenceschopnost a ekonomickou výkonnost. Bylo třeba také doplnit Římskou smlouvu a dokončit vnitřní trh. Dalším krokem ke zdárnému dokončení vnitřního trhu bylo v roce 1987 přijetí *Jednotného evropského aktu*. Bylo určeno, že se má dokončit do roku 1992, právě na doporučení již zmíněné Bílé knihy. Do téhož roku mělo být upraveno rozhodování v Radě tak, že o právních aktech týkající se volného pohybu osob, daní a určitých problémů v oblasti sociální politiky, se bude rozhodovat na základě jednomyslnosti. U ostatních právních aktů se rozhoduje kvalifikovanou většinou. Za dokončení vnitřního trhu se považuje rok 1993, kdy bylo přijato 90 % z návrhů Bílé knihy. Přispělo to k volnému pohybu pracovníků a uznávání jejich diplomů a kvalifikací, odstranění kontrol souvisejících s pohybem zboží a kapitálu, ke svobodnému usazování podnikatelů a bylo vytvořeno volné poskytování služeb (CzechTrade, 2010).

V rámci zaměření této diplomové práce je pozornost věnována nejvíce volnému pohybu osob. Samotný význam tohoto pojmu se postupně měnil. Se založením *Evropského hospodářského společenství* roku 1957 se volný pohyb osob soustředil pouze na pracovníky a volné usazování zaměstnanců. Pojem *občan EU*, vznikl *Maastrichtskou smlouvou* v roce 1992. Občanem EU je každá osoba, která má bydliště v některém z členských států, a právě to

umožňuje volný pohyb a pobyt na jakémkoliv území států EU. Velmi významný pokrok ve volném pohybu osob, se uskutečnil v rámci uzavření *Úmluvy o provedení Schengenské dohody* v roce 1990, kterou uzavřely země Německo, Belgie, Lucembursko, Nizozemsko a Francie. V současnosti zahrnuje schengenský prostor celkem 26 zemí, z toho je 22 států EU a čtyři přidružené země, a to Švýcarsko, Lichtenštejnsko, Island a Norsko. Dánsko, i když je součástí schengenského prostoru, má udělenou výjimku týkající se nových opatření souvisejících se spravedlností a vnitřních věcí. Spojené království a Irsko nepatří do schengenského prostoru, ale mají právo připojit se k určitým jeho částem práva. Přistoupení zemí jako je Chorvatsko, Rumunsko, Kypr a Bulharsko se z různých důvodů opožděje (Evropský parlament, 2018).

Vnitřní trh a letectví spolu velmi souvisí. Vznikem vnitřního trhu v roce 1992, nastala revoluce v letecké dopravě. Dnes je letecká doprava levnější, bezpečnější a otevřená více lidem než kdy dřív. Navíc díky množství práv cestujících v EU se mohou cestující spolehnout, že s nimi bude zacházeno dle předpisů. To vše je dáno iniciativou EU, která nahradila řadu vnitrostátních pravidel jediným souborem unijních pravidel, známých jako *vnitřní trh EU pro letectví*. Hospodářská soutěž přinesla zásadní změny v letecké dopravě, které posunuly evropskou mobilitu kupředu a poskytly pevný základ pro větší počet pracovních míst a rostoucí ekonomiku. Myšlenka cestování a poznávání nových míst a kultur se stala za posledních 25 let pro mnoho lidí v Evropě realitou. Před 25 lety byla konkurence nízká a ceny byly vysoké. Last minute zájezdy a víkendové výlety byly pro většinu občanů EU nepředstavitelné. V dnešní době se díky širšímu výběru destinací, které nabízejí letecké společnosti, stalo létání cenově dostupnějším. Například rodinný výlet z Milána do Paříže v roce 1992 stál 16krát více než dnes. Průměrná cena jízdenky na této trase klesla z více než 400 EUR na dnešních 25 EUR. Důvodem výrazného poklesu cen je právě otevření vnitrostátních trhů a vytvoření jednotného leteckého trhu EU, což podpořilo hospodářskou soutěž a poskytlo větší počet cest do destinací v EU i mimo ni. Ve skutečnosti je dnes téměř osmkrát tolik cest, než tomu bylo v roce 1992. Během tohoto období došlo také ke *zvýšení bezpečnosti* v důsledku závazků vnitrostátních a evropských organizací. Nové dohody o letecké dopravě, podepsané mezi EU a jejími hlavními leteckými partnery po celém světě, přinesly cestujícím veřejnosti ještě více destinací a nižší ceny. Pokračující expanzi nových tras způsobila také spotřebitelská poptávka. Například v roce 2015 cestovalo přes 450 letišť EU téměř 920 milionů cestujících. To je téměř třikrát více než v roce 1992. Více tras a větší propojení má dopad na růst ekonomiky zemí. V roce 2014 podpořila v EU letecká doprava 8,8 milionů pracovních míst, a přispěla k HDP EU více než 621 miliardami EUR. Letecká doprava má však velký význam také pro úspěch malých a středních

podniků v cestovním ruchu. Vynaložené 1 euro v odvětví letectví, generuje 3 eura pro celkové hospodářství. Pravidla EU rovněž zajišťují, že se s leteckými pracovníky zachází spravedlivě. Kvalita a počet leteckých spojení mohou mít také rozhodující roli při volbě sídla velkých firem.

Samozřejmě, zatímco růst letectví je důležitý, je třeba dbát na nové technologie. Díky nim jsou dnešní emise mnohem nižší než v minulosti, a i nadále se investuje do řízení letového provozu, které vede ke zkrácení doby letu a menšímu spalování paliva. Za posledních 25 let došlo k obrovskému pokroku také v oblasti snižování hluku, které je velmi důležité pro lidi žijící v blízkosti letišť. Pravidla EU týkající se hluku napomáhají leteckým společnostem k tomu, aby pokračovaly v investicích do tichých letadel. I přes veškeré úspěchy je v tomto odvětví zapotřebí stále hodně práce, aby se dosáhlo jejího potenciálu pro cestující a podnikatele, a zároveň, aby bylo chráněno životní prostředí. K tomu, aby Evropa využila tento potenciál a plánovala do budoucna, zahájila Evropská komise v roce 2015 *Leteckou strategii pro Evropu* (European Commission, 2019). Strategie je iniciativou, která má posílit průmyslovou základnu v Evropě, stimulovat její ekonomiku a vyzdvihnout EU jako globálního aktéra ve světě. Mělo by dojít k naplnění tří priorit, zveřejněných předsedou Jeanem-Claudem Junckerem, které mají zaručit i nadále konkurenceschopné evropské letectví. Z odvětví letectví tak budou prosperovat nejen občané, ale i podniky, přičemž nabídka letů má být rozšířena a levnější (European Commission, 2018).

2.4.4 Cestování uvnitř a mimo EU

Cestování po EU je ve své podstatě v dnešní době velmi jednoduché. Jakýkoliv občan má právo svobodně se pohybovat v jiném členském státě EU. Volný pohyb a pobyt je ustanoven ve článku 3 *Smlouvy o EU*, článku 21 *Smlouvy o fungování EU* a článku 45 *Listiny základních práv EU*. Pokud chce osoba z ČR odcestovat do jiných zemí EU, stačí k tomu platný občanský průkaz, nebo cestovní pas, a to minimálně po celou dobu pobytu (Ministerstvo zahraničních věcí České republiky, 2019). Co se týče *cestování v schengenském prostoru*, je do značné míry podobné s cestováním v zemích EU. Hlavním rozdílem je odstranění hraničních kontrol ve státech schengenského prostoru. Ovšem ne všechny státy EU patří do schengenského prostoru a naopak. Proto pokud občan cestuje do Rumunska, Bulharska, Irska, Velké Británie anebo na Kypr, je podroben hraniční kontrole. Naopak při cestě na Island a do Norska a Švýcarska žádná hraniční kontrola totožnosti nehrozí. Ovšem každý občan musí být schopen prokázat svou totožnost, a to právě buď předložením cestovního pasu, nebo občanského průkazu, jak je to i v případě cestování po státech EU. Cestování dětí a jejich prokázání je podmíněno zápisem do cestovního dokladu rodiče. Pokud je dítě starší 10 let, nebo cestuje samotné, musí mít svůj

vlastní cestovní doklad. Mohou také nastat situace, kdy země schengenského prostoru zavedou z různých důvodů dočasné kontroly vnitřních hranic. V takovém případě stačí u hraniční kontroly předložení občanského průkazu, jakož tomu je i v případě cestování mimo schengenský prostor (Vláda České republiky, 2019). *Cestování mimo EU* je poněkud odlišné. Je důležité zjistit, zda daná země požaduje kromě platného cestovního dokladu i další podmínky. Může se jednat o bezvízový styk, nebo o situaci, kdy země požaduje určitou minimální platnost dokladu. V případě bezvízového styku je určena doba a druh cestovního dokladu, se kterým se osoba může zdržovat v zemi bez víza. Minimální platnost dokladu znamená, že je platnost pasu požadována ještě na určitý následující počet měsíců ode dne návštěvy země, přičemž si to každá země stanovuje jinak (Asociace cestovních kanceláří ČR, 2019).

2.4.5 Hlavní instituce EU v oblasti turismu

Struktura EU je unikátní systém, který tvoří mnoho orgánů. Hlavní instituce, jež se zabývají cestovním ruchem, jsou především *Evropská komise*, *Rada EU* a *Evropský parlament*. Tyto tři instituce vytváří tzv. *běžným legislativním postupem* právní předpisy upravující dané politiky. Rada a Parlament schvalují nově navržené právní akty Komise. Oblastí cestovního ruchu se zabývá také doplňkový orgán, a to *Evropský soudní dvůr* (Evropská unie, 2018).

Evropská komise je výkonný a politicky nezávislý orgán EU. Vznikla roku 1958 a její sídlo je v Bruselu. Jedná se o orgán, který předkládá návrhy evropské legislativy, má odpovědnost za provádění všech rozhodnutí Rady EU a Evropského parlamentu a prosazuje obecné zájmy EU. Hlavními úkoly Evropské komise jsou tedy předkládání návrhů právních předpisů, řízení politiky EU a přidělování finančních prostředků z rozpočtu, prosazování práva EU a reprezentace EU v zahraničí. Skládá se z 28 komisařů, přičemž z každé země EU pochází jeden komisař. V čele je předseda Komise, který má na starost rozdělování oblastí politik mezi členy. V současném období (2014–2019) je předsedou Jean-Claude Juncker. Každodenní chod zajišťují zaměstnanci pro jednotlivé *generální ředitelství* Komise, které jsou odpovědné za různé oblasti politiky (Evropská unie, 2019).

V rámci členění Komise se cestovní ruch řadí do *Generálního ředitelství Podnikání a průmysl*, konkrétně do *oddělení pro turismus* (Tittelbachová, 2011).

Druhým orgánem je *Rada EU*. Tento orgán byl založen v roce 1958 a jeho sídlo je v Bruselu. Předsednictví je určeno tzv. rotujícím systémem, který znamená, že se každých 6 měsíců mění jednotlivé země EU v předsednictví. Stálého předsedu má pouze Rada pro

zahraniční věci. Zajišťování jednotného přístupu je v kompetenci Rady pro obecné záležitosti a pomáhá jí Výbor stálých zástupců členských států. Úkolem Rady je předávání názorů členských států, koordinování politiky EU a schvalování právních předpisů. V Radě se setkávají ministři všech členských států EU za účelem schvalování, změn a koordinace právních předpisů a politik. Jednotliví ministři zemí přijímají jménem vlád opatření a závazky, které byly schváleny na zasedání. S Evropským parlamentem je Rada *hlavní rozhodovací orgán* EU. Co se týče zasedání Rady, to probíhá pokaždé v jiném složení. Schází se podle odpovídající politické oblasti, která se má projednávat a každá země podle toho vyšle svého ministra pro danou oblast. Ty se dělí celkem do 10 tematických oblastí (Evropská unie, 2019).

Oblastí cestovního ruchu se zabývá *Rada pro konkurenceschopnost*. V České republice je jednatelem pro tuto oblast Ministerstvo průmyslu a obchodu a Ministerstvo pro místní rozvoj ČR. V Radě jsou přijímány rozhodnutí a směrnice, společně s Evropským parlamentem na návrh Komise. Důležitým krokem pro zahájení formování politiky turismu bylo zřízení *Poradního výboru pro turismus*. Jeho členy jsou zástupci jednotlivých ministerstev členských států a schází se několikrát ročně. Zástupci za Českou republiku jsou z odboru cestovního ruchu Ministerstva pro místní rozvoj ČR (Tittelbachová, 2011).

Dalším orgánem je *Evropský parlament*. Jedná se o zákonodárný orgán EU. Byl založen v roce 1952 jako tehdejší Společné shromáždění Evropského společenství uhlí a oceli a následně od 1962 je nazýván jako Evropský parlament. Jeho předsedou pro období 2017–2019 je Antonio Tajani. Parlament má tři hlavní funkce, jedná se funkce *rozpočtovou*, *dozorčí* a *legislativní*. Z hlediska složení Evropského parlamentu, je počet poslanců jednotlivých zemí úměrný počtu jejich obyvatel. Celkově je v Parlamentu 751 členů, z toho jeden předseda, který zastupuje Parlament při konečném schválení rozpočtu EU a jednání se subjekty a orgány EU. V Evropském parlamentu je dohromady 23 výborů. Každý z nich má svou oblast politiky, kterou se poslanci zabývají (Evropská unie, 2019). Oblast cestovního ruchu zahrnuje v Evropském parlamentu *Výbor Doprava a cestovní ruch* (Evropský parlament, 2019).

Posledním orgánem souvisejícím s cestovním ruchem je *Evropský soudní dvůr*, který vznikl v roce 1952 se sídlem v Lucemburku. Člení se na *tribunál* a *soudní dvůr*. Soudní dvůr zahrnuje 11 generálních advokátů a 1 soudce z každého státu EU. Tribunál se skládá nově od roku 2019 z 56 soudců. Jeho hlavním úkolem je zajištění, aby země a orgány dodržovaly právní předpisy, a vykládání a uplatňování práva EU ve všech zemích stejně. Mohou se na něj obrátit

i organizace, podniky a jednotlivci v případě, že mají podezření na porušení jejich práva ze strany některých orgánů EU (Evropská unie, 2019).

2.4.6 Podpora cestovního ruchu nástroji politiky soudržnosti EU

Politika hospodářské a sociální soudržnosti (HSS), někdy nazývaná také jako *regionální politika EU*, funguje na základě principu solidarity v EU. To je situace, kdy přispívají bohatší státy na rozvoj států chudších. Jako hlavní cíl HSS lze označit zvyšování životní úrovně států EU prostřednictvím snižování regionálních rozdílů a investování do zvýšení zaměstnanosti a konkurenceschopnosti členských států EU a jejich regionů. *Evropský fond pro regionální rozvoj (European Regional Development Fund, ERDF)* a *Fond soudržnosti (Cohesion Fund, CF)* jsou hlavní dva nástroje financování (Vláda České republiky, 2019). Společně s *Evropským sociálním fondem (European Social Fund, ESF)*, *Evropským námořním a rybářským fondem (European Maritime and Fisheries Fund, EMFF)* a *Evropským zemědělským fondem pro rozvoj venkova (European Agricultural Fund for Rural development, EAFRD)* dohromady tvoří v období 2014–2020 *Evropské strukturální a investiční fondy (European Structural and Investment Funds, ESIF)* (European Commission, 2019).

Evropský fond pro regionální rozvoj napomáhá v posilování HSS v Evropské unii a to tím, že se snaží o nápravu různých nerovnováh mezi regiony. ERDF může poskytnout podporu na vylepšení kvality cestovního ruchu a konkurenceschopnosti na místní a regionální úrovni. Podpora je mnohdy směřována zejména na oblasti, které zažívají útlum. Mohou to být oblasti venkovské a průmyslové, nebo rozvíjející se města. Co se týče žádosti o podporu, může ji podat jakákoliv právnická osoba.

Podporu z tohoto fondu lze rozčlenit na 11 priorit politiky soudržnosti. Cíle a priority, jež souvisí s cestovním ruchem, jsou:

- vzdělávání, dovednosti a celoživotní učení,
- informační a komunikační technologie,
- výzkum a inovace,
- přechod na nízkouhlíkové hospodářství,
- konkurenceschopnost malých a středních podniků,
- zaměstnanost a podpora mobility pracovníků,
- ochrana životního prostředí a účinné využívání zdrojů.

V rámci fondu ERDF a podpory cestovního ruchu jsou podporovány aktivity jako např. propagace, rozvoj a ochrana kulturních a přírodních aktiv cestovního ruchu; výzkum, technologický vývoj, inovace v oblasti služeb a cestovního ruchu; kulturní turistika, gastronomická, sportovní turistika, ekoturistika; vývoj služeb ve znevýhodněných regionech, jež jsou závislé na turismu; rozvoj odvětví turismu na lodích a člunech, včetně plaveb okružních, a také i rozvoj kulturní infrastruktury a turismu, který je udržitelný.

Druhým fondem je *Fond soudržnosti*. Tento fond mohou využívat státy, které mají *hrubý národní důchod (Gross National Product, GNP)* na obyvatele menší než 90 % průměru EU. Tyto státy podporuje v udržitelném rozvoji a ve zmenšení sociálních a hospodářských rozdílů. CF může podporovat *transevropskou dopravní síť (Trans-European Transport Networks, TEN-T)* a oblast *životního prostředí*. Podpora v oblasti cestovního ruchu závisí na potřebách promítnutých do operačních programů jednotlivých zemí; může se jednat např. o zachování kulturního dědictví v rámci turistických aktivit, nebo rozvoj služeb souvisejících s turismem (Evropská komise, Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky 2016). V programovém období 2014–2020 podporuje CF země jako Slovinsko, Slovensko, Rumunsko, Řecko, Polsko, Portugalsko, Maďarsko, Maltu, Litvu, Lotyšsko, Kypr, Chorvatsko, Bulharsko, Estonsko a také Českou republiku (European Commission, 2019).

Třetím zmíněným fondem je *Evropský sociální fond*. Jako hlavní cíl fondu lze uvést především zlepšování úrovně kvalifikací v EU, zaměstnanosti a mobility. V oblasti cestovního ruchu jsou podporovány činnosti zahrnuté v jednotlivých operačních programech členských států. Jedná se o vytváření sítí a propagaci v oblasti sociálních inovací a školení znevýhodněných osob a pracovníků. Většinou se v rámci ESF podporuje regionální spolupráce, lze ale podporovat i spolupráci meziregionální a nadnárodní, a to v závislosti na operačním programu. Žádost o podporu může i v tomto případě podat každá právnická osoba, která působí v oblasti vzdělávání, nebo na trhu práce.

Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova se zaměřuje na hospodářský rozvoj oblastí venkova, a to podle výběru a jednotlivých potřeb každého státu. Může se jednat o rozvoj malých a středních podniků a zlepšení přírodního a kulturního dědictví na venkově. V oblasti turismu lze financovat činnosti jako je odborná příprava související s venkovskou turistikou, poradenské služby zemědělcům, pomoc se zakládáním podniků, investice do rekreační infrastruktury a také investice do obnovy a údržby přírodního a kulturního dědictví

venkovských oblastí. Žádat o podporu mohou místní akční skupiny a každá právnická i fyzická osoba působící v zemědělství.

Evropský námořní a rybářský fond cílí svá opatření na zvýšení územní soudržnosti vnitrozemské a pobřežní komunity a také zaměstnanosti v oblasti akvakultury a rybolovu. K dosažení těchto cílů je třeba podporovat sociální začleňování, tvorbu pracovních míst, hospodářský růst a rozčlenění činností v rybolovu a v námořní oblasti. Financování a podpora z EMFF směřuje především na kulturní mořské a rybářské dědictví. V souvislosti s cestovním ruchem zde patří projekty spojené se studiem, odbornými školeními a jedná se např. o gastronomii, turistické stezky, rybářskou turistiku, ekoturistiku a potápění. Podat si žádost mohou všechny fyzické a právnické osoby spojené s pobřežní a vnitrozemskou skupinou.

Jako další nástroj na podporu lze uvést *program LIFE*. Jedná se o finanční nástroj, který podporuje projekty v oblastech ochrany přírody a životního prostředí. Hlavní oblasti podpory jsou příroda a biologická rozmanitost, správa o životní prostředí, zmírňování změn klimatu a jeho přizpůsobení a správa. Z hlediska podpory cestovního ruchu lze zmínit projekty spojené se zelenou infrastrukturou, kvalitou vod a ochranou biologické rozmanitosti. To vše působí na turistické a rekreační činnosti. Patří zde opatření, která se týkají celých ekosystémů, ale i např. dálniční přechody pro zvířata a rybí přechody. Finanční podpora probíhá prostřednictvím úvěrů a grantů a požádat mohou veškeré právnické osoby.

Je třeba zmínit i program *Horizont 2020*, který je v období 2014–2020 rámcovým programem EU, a to pro oblast výzkumu a inovací. Je tvořen z tzv. programových pilířů, které se dělí na pododdíly. Pro cestovní ruch jsou nejvýznamnější pilíře jako *Vedoucí postavení v průmyslu*, zabývající se mimo jiné konkurenceschopností kulturních a kreativních odvětví; *Vynikající věda*, zaměřující se na rozvoj odborné přípravy pracovníků a kariéru a *Společenské výzvy*, které se zaměřují na kulturní dědictví a toleranci; a patří zde i *Nástroj pro malé a střední podniky*. Zažádat o finanční podporu může právnická a fyzická osoba a malé a střední podniky.

Konkurenceschopnost malých a středních podniků se věnuje také program *COSME*. Tento program podporuje oblasti jako je zlepšování a usnadňování přístupů malých a středních podniků na trhy, podnikání a jejich kultury a v oblasti cestovního ruchu je významné především zlepšení rámcových podmínek pro konkurenceschopnost v rámci *Akčního plánu pro cestovní ruch*. V rámci akčního plánu je zahrnuto budování kapacit pro přístupovou turistiku, nebo rozvoj udržitelných nadnárodních produktů turismu. Financování probíhá pomocí grantů a půjček a podat žádost si mohou podnikatelé a právnické osoby.

Program *Kreativní Evropa* je dalším prostředkem pomáhající kreativním a kulturním organizacím v zajišťování mobility kulturních hráčů na nadnárodní úrovni. V rámci cestovního ruchu se jedná o *Projekty nadnárodní spolupráce*, které organizují mezinárodní aktivity, jako jsou výstavy, turné a festivaly; *Evropské sítě*, v rámci nichž se podporuje posilnění kreativních a kulturních odvětví; *Evropské hlavní město kultury* a o tzv. *Meziodvětvovou složku*, která umožňuje úvěry pro organizace spojené s kreativitou a kulturou. Finanční pomoc probíhá prostřednictvím grantů a žádat o ni mohou právnické osoby a města.

Cestovním ruchem se zabývá také program *Erasmus+*, který usiluje o podporu zaměstnatelnosti a dovednosti, a také o modernizaci odborné přípravy a vzdělávání. Jedná se o podporu v oblastech *Projektů mobility pro odborné vzdělávání a přípravu/vysokoškolské vzdělávání*, dále je podporováno *Společné magisterské studium*, *Evropské sportovní události* a *Strategická partnerství/aliance odvětvových dovedností/znalostní aliance*. Financování je ve formě grantů a žadateli mohou být univerzity, další vysokoškolské instituce a právnické osoby.

Posledním finančním nástrojem podporující cestovní ruch je *Program pro zaměstnanost a sociální inovace*, který se zabývá propagací kvalitní úrovně udržitelné zaměstnanosti a bojuje proti chudobě a sociálnímu vyloučení. V rámci programu je cestovní ruch podporován v oblasti mobility pracovníků, při pomoci v zakládání malých sociálních podniků a při podpoře analytických prací pro experimenty a inovací v sociální politice s podporou ESF. Finanční prostředky jsou zprostředkovány pomocí grantů a úvěrů a zažádat o ně mohou veřejné orgány, podniky a vysokoškolské instituce (Evropská komise, Generální ředitelství pro vnitřní trh, průmysl, podnikání a malé a střední podniky, 2016).

2.5 Podpora cestovního ruchu v České republice

Stát je hlavním tvůrcem pravidel a uplatňování státní politiky jak na místní úrovni, tak na úrovni regionální. Stanovuje cíle, vykonává samotnou politiku turismu a je zodpovědný za vytváření zákonů v oblasti cestovního ruchu. Do jeho působnosti spadá i využívání finančních prostředků ze strukturálních a investičních fondů EU (Tittelbachová, 2011).

Politika turismu je ve své podstatě cílené ovlivňování budoucnosti cestovního ruchu prostřednictvím soukromých, státních a nadnárodních organizací. Jedná se o proces, kdy jsou nadefinovány cíle a priority a vytváří se systém, s jehož pomocí se těchto cílů dosáhne. Cíle mohou být regionální, národní, nadregionální a nadnárodní. V rámci každé země je politika turismu rozdílná a její hlavní cíle vychází z politického systému země. Stanovují se na jednotlivých úrovních, a to z neziskového, podnikatelského a veřejnoprávního sektoru a musí

být především měřitelné, kompatibilní a reálné. Jen tak se dá dosáhnout zamýšleného rozvoje v regionech. Velká změna přišla se vstupem České republiky do EU (Tittelbachová, 2011).

2.5.1 Cestovní ruch v ČR po vstupu do EU

Od 1. května 2004 se cestovní ruch v České republice v důsledku vstupu do EU výrazně změnil. Nejen že došlo k výraznému zvýšení importu a exportu služeb v cestovním ruchu mezi zeměmi EU a ČR, ale především se rozšířily možnosti podpory turismu v té době novou možností podpory skrze čerpání finančních prostředků. Podpora probíhala z finančních a předvstupních nástrojů. V té době byla přijímána a implementována řada směrnic EU do právního řádu ČR a docházelo k přijímání technických norem. Nemalý dopad na Českou republiku měl také vstup do schengenského prostoru. Tyto výhody jsou již zmíněny výše v této práci. Jako další efekty vstupu do EU lze uvést celkovou změnu image země v mezinárodním prostředí, možnost vytváření nadnárodních produktů, tlak na zlepšení kvality služeb a samozřejmě docházelo ke změnám ve výjezdovém a příjezdovém cestovním ruchu (Palatková a Zichová, 2011).

2.5.2 Institucionální zastřešení podpory cestovního ruchu v ČR

Cestovní ruch je odvětví, které lze jen obtížně legislativně regulovat. Míra regulace je v každé zemi rozdílná, jelikož každá země má jinak stanovenou a postavenou svou politiku turismu. Níže jsou popsány jednotlivé organizace působící na turismus určitým vlivem.

Základním zákonem České republiky je *Ústava České republiky*. V hlavě první, třetí a sedmé upravuje fungování, strukturu a postavení veřejné správy v ČR. Zákonodárnou moc vykonává v souladu s Ústavou *Poslanecká sněmovna a senát*. Ty tvoří dvoukomorový parlament České republiky, přičemž obě tyto komory si zakládají poslanecké kluby, komise, podvýbory a výbory. Oblastí cestovního ruchu se zabývá *Výbor pro veřejnou správu a regionální rozvoj*, a především jeho *Podvýbor pro cestovní ruch*. Turismus je ovšem často přiřazován i k jiným podvýborům v rámci některých oblastí. Podvýbory konzultují a odborně posuzují návrhy jednotlivých mezinárodních smluv. Orgán, jenž stojí na vrcholu systému státní správy, se nazývá *vláda*. Co se týče přístupu vlády ČR k problematice cestovního ruchu, je zahrnuta v programových prohlášeních jednotlivých vlád. Ústředními orgány státní správy jsou jednotlivá *ministerstva*. Ty vytváří dokumenty pro realizaci politik, podílejí se na koordinaci státní správy a koordinují jiná ministerstva. Pro oblast cestovního ruchu je zastřešující *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR (MMR ČR)*. Ostatní ministerstva buď přímo, nebo nepřímo ovlivňují svými činnostmi cestovní ruch. Níže jsou jednotlivé organizace a ministerstva popsány.

V České republice se také zabývají turismem *kraje a obce*. Je zde celkem 14 vyšších územních samosprávných celků. Kraje hospodaří samy se svým majetkem, vystupují vlastním jménem a nesou zodpovědnost ze svých činností. Nejvyšším orgánem je zastupitelstvo, které může zřídit výbory jako kontrolní a iniciativní orgán. Povinně jsou zřizovány výbory, jako je kontrolní a finanční. Výkonným orgánem je rada a dalším je krajský úřad. V oblasti cestovního ruchu v samostatné působnosti řídí činnost *informačních center*, zajišťuje sběr dat, spolupracuje např. s agenturou *CzechTourism* a ostatními kraji, a především *zpracovává koncepční dokumenty pro rozvoj cestovního ruchu* a využívá finanční podpory z EU. Základním územním samosprávným společenstvím občanů se nazývají *obce*. Vnitřní složení je podobné jako u krajů; nejvyšší orgán je zastupitelstvo, poté obec zastupuje starosta a místostarosta, je zřízen obecní úřad a výkonným orgánem je rada. Obce také v samostatné působnosti vykonávají činnosti týkající se turismu. Zřizují informační centra a mají na svém území na starost provoz a správu kulturních památek. Právě sdružení obcí je pro rozvoj a podporu turismu rozhodujícím faktorem (Tittelbachová, 2011).

Jako hlavní orgán v rámci turismu lze považovat *Ministerstvo pro místní rozvoj ČR*. Jeho úkolem je spolupráce s regiony, vypracovávání koncepcí a strategií pro rozvoj a samotnou podporu cestovního ruchu. Tento orgán lze považovat za správce finančních prostředků z fondů EU. Prostředky přiděluje právníkům i fyzickým osobám. Dále v souvislosti s turismem provádí analýzu statistických údajů, vydává návrhy zákonů, vyhlášek a spolupracuje s různými dalšími orgány zabývajícími se cestovním ruchem. V neposlední řadě je to zástupce České republiky v mezinárodních otázkách a v zahraničí (Cestovní ruch, 2019). Ministerstvo zajišťuje také výkon *Mezirezortní koordinační komise pro cestovní ruch*, která je koordinačním, poradním a iniciačním orgánem MMR ČR, orientovaným na rozvoj a podporu turismu.

Druhým důležitým orgánem je *Česká centrála cestovního ruchu – CzechTourism*. Tato příspěvková organizace vznikla v roce 1993, a to především ke splnění různých úkolů v sektoru turismu. Pod MMR ČR spadá od roku 1996, do té doby byla v působnosti Ministerstva hospodářství ČR. Zabývá se marketingem produktů cestovního ruchu a jeho propagací jak na zahraničním, tak i domácím trhu.

Další organizací je *Národní památkový ústav*, který je výzkumnou a odbornou příspěvkovou organizací. Působí po celém území ČR a hlavními úkoly je výzkum a vývoj a péče o kulturní památky.

Kromě MMR ČR vykonává aktivity spojené s cestovním ruchem také mnoho dalších ministerstev:

- *Ministerstvo kultury* – je ústředním orgánem pro církevní záležitosti, kulturní památky a umění, pro televizní vysílání a poskytuje podporu pomocí dotací a grantů pro kulturní dědictví.
- *Ministerstvo životního prostředí* – zabývá se ochranou ovzduší, přírody, vodních zdrojů a celkových vlivů člověka na životní prostředí. S cestovním ruchem souvisí zejména ochrana přírody a krajiny, která se rozlišuje na šest kategorií. Mezi ně patří např. národní parky a přírodní rezervace.
- *Ministerstvo zemědělství* – zajišťuje tvorbu a údržbu krajiny, rozvoj multifunkčního zemědělství a zaměřuje se také na environmentální služby a podporu venkova.
- *Ministerstvo zdravotnictví* – hlavním cílem je např. ochrana veřejného zdraví a vědeckovýzkumná zdravotnická činnost. V oblasti turismu se zabývá zabezpečením zdravotní péče, její dostupností a rozmístěním a má na starosti činnosti v oblasti lázeňství.
- *Ministerstvo dopravy* – je zodpovědné za státní politiku v oblasti dopravy a v oblasti cestovního ruchu se zaměřuje zejména na rozvoj infrastruktury a druhů dopravy, na cyklistickou dopravu a veřejnou dopravu především ve venkovských oblastech.
- *Ministerstvo průmyslu a obchodu* – jedná se o ústřední orgán např. v oblasti průmyslové politiky, energetiky, plynárenství a vnitřního obchodu. V rámci cestovního ruchu se klade důraz na podporu malých a středních podniků, průmyslovou a zahraničně obchodní politiku.
- *Ministerstvo školství, mládeže a tělovýchovy* – působnost tohoto orgánu je především ve školních zařízeních, výzkumu a vývoji a vědní politice. Existuje akreditovaný systém pro cestovní ruch, a to od středoškolského až po vysokoškolské vzdělání a rekvalifikace.
- *Ministerstvo zahraničních věcí* – důležitá je koordinační činnosti v mezinárodních vztazích, spolupráce s integračními seskupeními a mezinárodními organizacemi.

Další organizace ve státní správě jsou *krajské samosprávy*. Kraje schvalují koncepce, zajišťují realizaci a kontrolují plnění rozvoje cestovního ruchu. Cestovní ruch na krajských úřadech spadá většinou do *odborů kultury a regionálního rozvoje*. Samotné kraje zřizují různé organizace pro podporu rozvoje. Činnosti na krajských úřadech se zaměřují především na propagaci nabídky na internetových stránkách, implementují a zpracovávají strategie jednotlivých krajů a spolupracují s MMR ČR a agenturou CzechTourism. Dalším stupněm jsou

obce a města. Obce zřizují různé příspěvkové organizace, většinou jde tedy o informační centra, které se zabývají oblastí cestovního ruchu. Města zřizují také úřady a odbory pro turismus a organizace spojené s marketingem. Sdružením obcí vznikají svazky, které spojují úkoly v oblasti cestovního ruchu, zdravotnictví, péči o zvířata, školství apod. Většinou jsou zakládány mikroregiony, které mají společný rozvojový cíl.

Dále existují i organizace, jež se významně podílejí na realizaci státní politiky a její koncepce a na tvorbě legislativy. Jedná se o *Svaz obchodu a cestovního ruchu*, který prosazuje zájmy členů v mezinárodních vztazích; *Asociaci cestovních kanceláří ČR*, jež rovněž zastupuje zájmy členů a spolupracuje s odběrateli a dodavateli služeb; *Asociaci českých cestovních kanceláří a agentur*, což je sdružení subjektů cestovního ruchu, které zastupuje a chrání své členy; *Asociaci hotelů a restaurací České republiky* se zabývá reprezentací a rozvojem turismu v zahraničí i v ČR; *Asociaci turistických regionů ČR* usiluje o kvalitní služby a jejich rozvoj v turistických regionech; *Asociaci turistických informačních center* působí nezávisle v oblasti informačních center v rámci celé ČR a zabývá se činností svých členů v poskytování služeb turismu; *Hospodářskou komoru*, která podporuje a zastupuje podnikatelskou veřejnost kromě oblastí lesnictví, potravinářství a zemědělství; a o *C.O.T. media, s.r.o.*, nejznámější mediální firmu, která provozuje internetové stránky a vydává periodické tituly.

Posledními organizacemi jsou tzv. *smíšené formy organizací*, které spojují sektor podnikatelský, neziskový a veřejný. V oblasti cestovního ruchu jde však o výjimečnou spolupráci. V České republice se jedná o *Celostátní kolegium cestovního ruchu* a *Místní akční skupiny*. Celostátní kolegium cestovního ruchu je poradní orgán ministerstva v oblasti turismu a jeho činnosti zahrnují spolupráci s agenturou CzechTourism, analýzu problémových oblastí cestovního ruchu a doporučení k efektivnímu využití prostředků z EU. Místní akční skupiny jsou sdružení neziskových organizací, veřejné správy, soukromé sféry a občanů. Spolupráce je založena na rozvoji zemědělství a venkova za pomoci dotací z EU. V současnosti je v ČR více než 150 Místních akčních skupin a v rámci celé Evropy se jedná o tisíce skupin (Tittelbachová, 2011).

2.5.3 Podpora cestovního ruchu v ČR z nástrojů politiky soudržnosti EU

Plnění cílů turismu je dosahováno prostřednictvím finančních nástrojů HSS. V prvním období implementace politiky soudržnosti EU v ČR od roku **2004 do 2006** byly dotační prostředky čerpány z operačních programů CF, ERDF, ESF, EAFRD, ale také z iniciativ EU jako např. Leader, Espon a Interreg (Palatková a Zichová, 2011). V tomto programovém období byly čerpány prostředky pro podporu cestovního ruchu v rámci *Společného regionálního*

operačního programu (SROP), který zahrnoval priority týkající se cestovního ruchu (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019). Celková alokace SROP byla 454 332 571 EUR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019). V programovém období od roku **2007 do 2013** byly v ČR na podporu cestovního ruchu a s ní také spojenou podporou infrastruktury čerpány prostředky z osmi operačních programů (Palatková a Zichová, 2011). Nástroj implementace v tomto programovém období byl *Integrovaný operační program (IOP)* a *Regionální operační programy (ROP)*. Ve všech ROP byla na rozvoj turismu alokována přibližně stejná částka, a to 20 % (Mendelova univerzita v Brně, 2019). Konečná alokace pro ČR byla v období 2007–2013 pro IOP 1,58 mld. EUR. Pro všechny ROPy celkově byla alokace 4,65 mld. EUR, konkrétně pak pro ROP Moravskoslezsko byla alokace 716 093 217 EUR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

V současném programovém období politiky soudržnosti EU od roku **2014 do 2020** taktéž není cestovní ruch explicitně zahrnutý jako cíl v HSS. Turismus jako sektor je totiž spíše **prostředek než cíl**. Komisi byly zveřejněny tematické pokyny pro rozvoj a investice do turismu. Byla doporučena podpora inovací a diverzifikace služeb, produktů a procesů, zvýšení kapacity malých a středních podniků a klastrů, zajištění pracovních míst i mimo sezónu, dále bylo vydáno doporučení k tomu, aby se lépe zhodnocovalo turistické a kulturní bohatství, aby byl průběh sladěný s více tematickými cíli a prioritami, a měl by být kladen důraz na samotnou podporu podnikání a vznik nových společností v sektoru cestovního ruchu. Také v tomto období bude mít cestovní ruch nejvíce investic z ERDF a investic do ochrany, uchování a rozvoje kulturního a přírodního dědictví. Je také dbáno na ekologický cestovní ruch, inovace a mobilizace (European Commission, 2019). V tomto období došlo ke změně oproti období předcházejícímu. Turismus začal být vnímán jako méně důležitý v porovnání s ostatními odvětvími v ČR, a to i např. přes značný vliv na ostatní odvětví a vytváření pracovních míst. Ovšem cestovní ruch již není podporován primárně, ale pouze sekundárně, a to prostřednictvím tří priorit. Jedná se o rozšíření a zkvalitnění infrastruktury *Priority 1 Využití potenciálu rozvojových území*, o podporu rozvoje lokální ekonomiky zahrnuté v *Prioritě 5 Oživení periferních území*, a také o podporu inovací v podnikání začleněné v *Prioritě 4 Vyvážený rozvoj stabilizovaných území*. Podpora turismu v *Integrovaném regionálním operačním programu* je zahrnuta pouze ojediněle. Zatímco v období 2007–2013 se pozornost soustředila zejména na zřizování a rekonstrukci *hromadných ubytovacích zařízení (HUZ)* a cyklostezek, vznik nových pracovních míst, nebo rekonstrukce památkových budov, v období 2014–2020 vznikají inovační projekty v oblasti marketingu a tvorby turistických produktů a dochází k podpoře

budování řídicí a organizační struktury turismu (Mendelova univerzita v Brně, 2019). Co se týče finanční alokace, v období 2014–2020 bylo pro IOP vyčleněno celkově 4,6 mld EUR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

3 Analýza cestovního ruchu a postavení letecké dopravy v České republice

V následující kapitole je nejprve analyzována konkurenceschopnost cestovního ruchu pomocí indexu konkurenceschopnosti Světového ekonomického fóra a pomocí indexu OECD v zemích EU, a poté je analyzován vývoj cestovního ruchu v České republice a v jednotlivých krajích pomocí vybraných ukazatelů. V druhé části této kapitoly je analyzována letecká doprava v rámci EU a České republiky, která má vliv na rozvoj cestovního ruchu a tím také na regionální rozvoj země.

3.1 Hodnocení konkurenceschopnosti cestovního ruchu

Tato podkapitola je věnována dvěma způsobům měření konkurenceschopnosti cestovního ruchu. Nejvíce používaným je index vytvořený Světovým ekonomickým fórem a v posledních letech je snaha o vytvoření dalšího indexu konkurenceschopnosti, a to organizací OECD.

3.1.1 Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu

V uplynulých desetiletích se cestování a cestovní ruch ukázaly jako významné hnací síly hospodářského rozvoje. Cestovní ruch přispívá více než 10 % k celosvětovému HDP a představuje 1 z 10 pracovních míst na světě. *Světové ekonomické fórum Světové ekonomické fórum*¹ provádí hloubkovou analýzu konkurenceschopnosti *cestování a cestovního ruchu (Travel & Tourism, T&T)* ekonomik po celém světě. Téma *Zprávy o konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu* za rok 2017 bylo připravit cestu pro více trvale udržitelnou a inkluzivní budoucnost. Stěžejním bodem zprávy je vydání *Indexu konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu*, jehož cílem je poskytnutí komplexního nástroje pro porovnání faktorů a politik, které umožňují udržitelný rozvoj sektoru cestovního ruchu a cestování. Ten přispívá k rozvoji a konkurenceschopnosti země. Poskytuje podrobné hodnocení prostředí T&T v každé zemi a výsledky mohou být využity všemi zúčastněnými stranami ke zvýšení konkurenceschopnosti sektoru ve svých národních ekonomikách. Index také umožňuje zemím sledovat jejich pokrok v různých měřených oblastech. Zpráva o konkurenceschopnosti T&T 2017 obsahuje podrobné informace každé ze 136 ekonomik. Index konkurenceschopnosti

¹ Světové ekonomické fórum je mezinárodní organizace pro spolupráci veřejného a soukromého sektoru. Fórum zapojuje přední obchodní, politické a jiné vedoucí představitele společnosti do tvorby globálních, regionálních a průmyslových agend. Založeno bylo v roce 1971 jako nezisková organizace a sídlí v Ženevě. Je nezávislé, nestranné a usiluje ve všech svých snahách o prokázání podnikatelského ducha v globálním veřejném zájmu, a zároveň o dodržování nejvyšších standardů řízení (World Economic Forum, 2019).

cestování a cestovního ruchu poskytuje nejen platformu pro účastníky zemí, ale vytváří také globální přístup analýzy trendů v odvětví, nabízí jedinečné perspektivy v mezinárodních organizacích a pomáhá k řešení dlouhodobých problémů v oblasti cestovního ruchu a cestovního ruchu.

V celosvětovém žebříčku se na prvním místě umístilo Španělsko, na druhém místě následovala Francie, třetí bylo Německo, Japonsko si polepšilo o pět míst a skončilo čtvrté, Spojené království bylo páté, Spojené státy klesly o dvě místa na šesté umístění, Austrálie byla na sedmém místě, Itálie na osmém, Kanada si polepšila o jedno místo a byla devátá, Švýcarsko ztratilo čtyři místa a skončilo desáté. Co se týká regionálních výsledků, tak Evropa a Eurasie jsou opět nejsilnějšími regiony v oblasti celkového výkonu konkurenceschopnosti T&T. Jejich pět ekonomik se umístilo v první desítku. Jsou stále v čele žebříčku díky svému kulturnímu bohatství, vynikající infrastruktuře služeb cestovního ruchu, její mezinárodní otevřenosti, stejně jako vnímané bezpečnosti (navzdory mírně klesajícímu vnímání bezpečnosti v západních a jižních zemích Evropy). Významné rozdíly přetrvávají mezi regiony ve stanovení priorit odvětví, udržitelném rozvoji životního prostředí a podnikatelském prostředí (World Economic Forum, 2017).

V následujících tabulkách 3.1 a 3.2 jsou znázorněny země EU a jejich umístění v rámci indexu konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu za rok 2017. Index hodnotí 14 oblastí. Hodnocení je založeno na škále 1 až 7, přičemž číslo 7 znamená nejlepší a číslo 1 nejhorší výsledek. Pro lepší znázornění indexu je zde použita metoda semaforu.

Tabulka 3.1: Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu 2017 v zemích EU (6 oblastí)

Země	Pořadí	Podnikatelské prostředí	Bezpečnost a ochrana	Zdraví a hygiena	Lidské zdroje a trh práce	ICT připravenost	Priority T&T
Španělsko	1	4,4	6,2	6,3	4,9	5,5	5,9
Francie	2	4,7	5,4	6,5	5,1	5,9	5,1
Německo	3	5,3	5,6	6,9	5,6	5,8	4,8
Spojené království	5	5,9	5,3	5,8	5,5	6,2	5
Itálie	8	3,9	5,4	6,2	4,6	5,4	4,5
Rakousko	12	5	6,3	6,7	5,5	5,8	5,3
Portugalsko	14	4,6	6,3	6,3	5,2	5,2	5,5
Nizozemsko	17	5,5	6,1	6,2	5,5	6,1	4,7
Švédsko	20	5,5	6,4	6,3	5,6	6,3	4,6
Belgie	21	4,9	5,9	6,7	5,3	5,7	4,5
Irsko	23	5,5	6,1	5,7	5,5	5,7	5,4
Řecko	24	4,1	5,6	6,6	4,8	4,9	5,5
Lucembursko	28	5,8	6,3	6,3	5,3	6,2	4,8
Dánsko	31	5,5	6,1	6,1	5,7	6,4	4,4
Chorvatsko	32	4	6,1	6,4	4,4	5	4,5
Finsko	33	5,6	6,7	6,3	5,6	6,2	4,6
Malta	36	4,7	5,9	6,4	4,8	5,4	6,2
Estonsko	37	5,2	6,3	6,3	5,2	6,1	5,5
Česká republika	39	4,5	5,9	6,7	5	5,6	4,2
Slovensko	41	4,3	6,2	6	4,9	5,2	4,8
Bulharsko	45	4,5	5,1	6,6	4,7	5	4,3
Polsko	46	4,5	5,7	6,2	4,9	5,1	4,1
Maďarsko	49	4,2	5,7	6,6	4,7	4,9	4,9
Kypr	52	4,6	5,8	5,8	4,9	4,8	5,7
Lotyšsko	54	4,6	5,8	6,4	5	5,3	4,5
Litva	56	4,6	5,7	6,8	5	5,5	4,3
Slovensko	59	4	5,6	6,5	4,7	5,4	4,1
Rumunsko	68	4,4	5,8	6,1	4,4	4,7	3,8

Zdroj: World Economic Forum, 2019; vlastní zpracování 2019

Dobrá úroveň *zdravotních a hygienických podmínek, infrastruktura turistických služeb a bezpečnost* jsou v dnešní době v oblasti T&T ve většině evropských zemí. Navzdory mírnému poklesu vnímání bezpečnosti v západní a jižní Evropě v důsledku teroristických útoků byl dopad na mezinárodní turismus pouze krátkodobý. Od posledního vydání Zprávy v roce 2015 mnoho evropských zemí snížilo svou pozornost na sektor T&T, což také naznačuje orientačně nižší hodnota priority T&T. Evropa se zároveň zlepšila v mnoha faktorech, včetně připravenosti *informačních a komunikačních technologií (Information and Communication Technologies, ICT)* a cenové konkurenceschopnosti. Je pozoruhodné, že navzdory teroristickým útokům a zvýšenému strachu z terorismu výkonnost cestovního ruchu v zemích jako je Francie, Německo a Belgie nijak významně neklesla, což potvrzuje silnou odolnost odvětví T&T vůči

bezpečnostním šokům v přítomnosti silných institucí a základů T&T (World Economic Forum, 2019).

Tabulka 3.2: Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu 2017 v zemích EU (8 oblastí)

Země	Mezinárodní otevřenost	Konkurenceschopnost cen	Udržitelnost životního prostředí	Infrastruktura v letecké dopravě	Pozemní a přístavní infrastruktura	Infrastruktura turistických služeb	Přírodní zdroje	Kulturní zdroje
Španělsko	3,9	4,5	4,6	5	5,2	6,7	4,9	6,9
Francie	4,2	4,1	4,8	4,9	5,6	5,7	4,8	6,7
Německo	4,3	4,2	5,2	4,9	5,8	6	4	6,3
Spojené království	4,2	2,8	4,7	5,2	5,4	6,2	4,6	6
Itálie	4,1	3,9	4,5	4,4	4,7	6	4,8	6,5
Rakousko	4	3,9	5,6	3,9	5,2	6,7	4,1	3,1
Portugalsko	4,2	4,8	4,3	3,9	4,2	6,4	3,9	3,9
Nizozemsko	4,3	4,1	5,1	5	6,1	4,9	2,2	3,4
Švédsko	4,1	4	5,3	4,6	4,6	5	3,1	3
Belgie	4,1	4,4	4,6	3,7	5,7	5,3	2,2	4,1
Irsko	4,5	4	4,7	4,2	4,7	5,8	2,8	2,9
Řecko	4,1	4,7	4,5	4,3	3,7	5,7	4,1	3,1
Lucembursko	4,3	4,6	5,5	3,6	5,5	5,9	2,7	1,7
Dánsko	4,4	3,8	5,2	3,5	5,4	4,8	3,3	2,3
Chorvatsko	4,2	4,4	4,7	3	3,9	6,3	4,5	2,8
Finsko	4,1	4,3	5,4	4	4,6	4,7	2,9	2,1
Malta	4	4,4	4,1	3,9	4,5	5,5	3,1	1,5
Estonsko	3,7	5,1	4,9	3	4,4	5,5	2,4	1,6
Česká republika	4,2	4,9	4,9	3,1	4,9	5,1	2,5	2,4
Slovinsko	3,7	4,6	5,1	2,5	4,8	5,4	3,8	1,5
Bulharsko	3,9	5,3	5	2,4	3,1	5,8	3,8	2,1
Polsko	4,1	5,5	4,6	2,6	4,3	4,2	3	2,8
Maďarsko	4,2	4,7	4,7	3	4,4	4,4	2,6	2,3
Kypr	3,8	4,3	4	3,1	3,7	5,6	2,9	1,8
Lotyšsko	4	5,2	4,9	3,1	4	4,6	2,4	1,4
Litva	4	5,4	4,4	2,4	4,4	4,4	2,2	1,5
Slovensko	3,9	5	4,8	1,7	4,2	4,3	3,4	1,5
Rumunsko	3,9	4,7	4,4	2,4	2,8	4,4	3	2,3

Zdroj: World Economic Forum, 2019; vlastní zpracování 2019

I když existují velké společné rysy, existuje také velká rozmanitost uvnitř celého evropského kontinentu. Silnými stránkami jednoho subregionu mohou být slabé stránky druhého. Zatímco například země jižní Evropy jsou charakteristické silnějšími kulturními a přírodními zdroji a infrastrukturou služeb cestovního ruchu, jejich podnikatelské prostředí, infrastruktura pozemní dopravy a výsledky v oblasti environmentální udržitelnosti bývají poněkud slabší než v západní a severní Evropě. Tyto země poskytují lepší prostředí pro podporu, včetně těch nejvyspělejších ICT systémů na světě a lepší dopravní infrastrukturu. Naopak ale rozvoj jejich přírodních a kulturních zdrojů neprobíhal ve stejném rozsahu. Dále

například ve státech východní Evropy je oblast cenové konkurenceschopnosti silná, ovšem není zde ještě investován dostatek prostředků do letecké dopravy a kulturních zdrojů. Zároveň je zde slabší mezinárodní otevřenost než v západní Evropě. Tento subregion však nabízí cenově konkurenceschopnější možnosti díky nižším cenám hotelů a cenám pohonných hmot.

Česká republika se umístila v indexu konkurenceschopnosti v roce 2017 na 39. místě. Nejlepšího výsledku dosáhla Česká republika v oblasti zdraví a hygieny, kde spolu s Rakouskem a Belgií zaujímá 3. místo této oblasti v EU. Naopak nejhůře je na tom v oblasti přírodních a kulturních zdrojů (World Economic Forum, 2019).

Co se týče infrastruktury turistických služeb a infrastruktury letecké dopravy, ČR se nachází v tzv. průměru. Infrastruktura turistických služeb a infrastruktura letecké dopravy spadá pod *subindex infrastruktury*. Zachycuje dostupnost a kvalitu dané infrastruktury ekonomiky. *Infrastruktura letecké dopravy* měla hodnotu 3,1 a byla na 49. místě v indexu konkurenceschopnosti. Dělí se např. na kvalitu infrastruktury letecké dopravy, ve které se ČR umístila na 31. místě a dosáhla hodnoty 5,3 a na počet provozovaných leteckých společností, kterých měla v roce 2017 ČR 76 a obsadila 24 místo, přičemž oba ukazatelé mají klesající tendenci. *Infrastruktura turistických služeb* měla hodnotu 5,1 a umístila se na 32. místě. Kvalita infrastruktury turistických služeb dosáhla v roce 2017 hodnoty 4,9 a byla na 54. místě. Také hodnota infrastruktury turistických služeb měla v roce 2017 klesající charakter (World Economic Forum, 2019).

3.1.2 Index OECD

Členové OECD vytvořili na základě svých podkladů *index OCED* zabývající se měřením konkurenceschopnosti cestovního ruchu v zemích. Přístup OECD spočívá ve vytvoření souboru ukazatelů, které jsou užitečné pro hodnocení a měření konkurenceschopnosti cestovního ruchu zemí v určitém období. Cílem indexu je poskytnutí systematického rámce pro analýzu nejen konkurenceschopnosti cestovního ruchu destinací a trhu, ale také politické reakce a její konečný dopad na konkurenceschopnost cestovního ruchu. Výstupy indexu poskytují nástroj pro vlády a národní agentury pro posouzení konkurenceschopnosti v cestovním ruchu, což zároveň přispívá k posílení konkurenceschopnosti jejich ekonomik na globálním trhu cestovního ruchu. Výběr ukazatelů pro měření konkurenceschopnosti v cestovním ruchu byl proveden na základě stávající praxe a zkušeností v členských a partnerských zemích (Dupeyras, Alain a Neil MacCallum, 2013).

V rámci indexu jsou ukazatelé rozděleni do čtyř kategorií, a to na *ukazatele měřící výkonnost a dopady cestovního ruchu*, *ukazatele sledující schopnost destinace poskytovat kvalitní a konkurenceschopné služby*, *ukazatele sledující atraktivitu destinace* a *ukazatele popisující politické reakce a ekonomické příležitosti*. Měření konkurenceschopnosti v cestovním ruchu se dělí na tři typy ukazatelů, a to na základní, doplňkové a ukazatele budoucího rozvoje. *Hlavních ukazatelů* je celkem 11 (Dupeyras, Alain a Neil MacCallum, 2013):

- *přímý hrubý domácí produkt cestovního ruchu*, jehož klíčem je srovnání změny přímého hrubého domácího produktu v průběhu let, a je snad nejspolehlivější statistikou konkurenceschopnosti cestovního ruchu,
- *příjmy příchozího cestovního ruchu na návštěvníka podle zdrojového trhu* závisí na míře ekonomické aktivity v EU a aktivitě turistů,
- *přenocování ve všech typech ubytování* zachycuje počet návštěvníků a přenocování ve všech HUZ,
- *vývoz služeb cestovního ruchu* srovnává míru vývozu služeb cestovního ruchu a relativní výkonnost ve srovnání s ostatními odvětvími;
- *produktivita práce v službách cestovního ruchu*, což zohledňuje míru úrovně a vývoje produktivity osob zaměstnaných v cestovním ruchu;
- *parita kupní síly a ceny v cestovním ruchu*, znázorňují míru cenové úrovně cestovního ruchu;
- *požadavky na víza pro vstup do země* jsou opatření týkající se vízové povinnosti a počtu víz vydávaných za rok, které se mohou v jednotlivých zemích lišit;
- *přírodní zdroje a biologická rozmanitost*, což znamená míru zásob přírodního bohatství v zemi;
- *kulturní a tvůrčí zdroje*, obsahující počty uznávaných kulturních zdrojů v zemi;
- *spokojenost návštěvníků*, hodnotící spokojenost návštěvníků a jejich záměr pro opětovné návštěvy;
- *národní akční plán pro cestovní ruch*, který měří efektivnost a kvalitu turismu v zemi.

Dalšími ukazateli jsou tzv. *pomocné*, které jsou nepovinné a doplňují hlavní ukazatele (AALEP, 2015):

- *diverzifikace trhu a růstové trhy* znázorňující výkonnost na trzích;

- *zaměstnanost v cestovním ruchu podle věku, úrovně vzdělání a typu smluv* obsahující počet pracovních míst v odvětvích cestovního ruchu definovaných podle věku, úrovně vzdělání a podle typu smlouvy;
- *index spotřebitelských cen cestovního ruchu*, což je doplňkový ukazatel k paritě kupní síly;
- *letecká konektivita* zahrnující míru leteckých spojení a počet přepravních osob;
- *index lepšího života OECD* je nástroj hodnotící blahobyt v zemích.

Posledními ukazateli jsou *ukazatele budoucího vývoje*. Jedná se o těchto pět indikátorů (AALEP, 2015):

- *rozpočtové prostředky státního rozpočtu na cestovní ruch*, zabývající se výší vládních výdajů na turismus v zemích;
- *míra úpadků společností* měří počet úpadků jednotlivých firem;
- *využití elektronického cestovního ruchu a dalších inovativních služeb*, zahrnující počet podniků, které poskytují služby prostřednictvím elektronických služeb;
- *struktura dodavatelských řetězců cestovního ruchu* hodnotí přítomnost a počet firem.

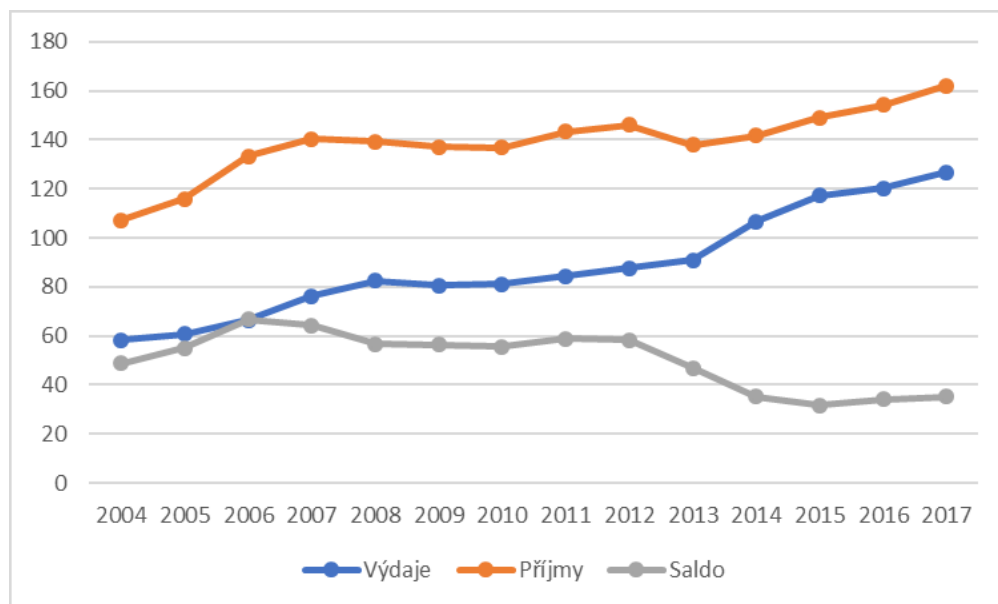
Některé z těchto ukazatelů jsou připraveny k okamžitému použití, ovšem další mohou vyžadovat další výzkum a vývoj. Soubor ukazatelů prozatím slouží k pilotnímu testování a má být užitečným nástrojem pro stávající analýzy OECD. Od členů se očekává, že se nejprve zaměří na hlavní ukazatele a až poté na ukazatele pomocné a ukazatele budoucího vývoje. Některé ukazatele by se mohly v budoucnosti změnit a jejich hodnota by byla poté přezkoumána pomocí získaných měření pilotního testování. Index měl být revidován a zhodnocen na základě pilotního testování koncem roku 2015, ovšem v současnosti nelze určit, kdy bude reálně zprovozněn (Dupeyras, Alain a Neil MacCallum, 2013).

3.2 Cestovní ruch v České republice

Cestovní ruch představuje významné odvětví národního hospodářství ČR a znamená pro něj nemalé finanční výnosy. V následujícím grafu 3.1 jsou zobrazeny devizové příjmy a devizové výdaje v rámci platební bilance České národní banky (ČNB). Lze vidět, že se postupně zvyšují jak devizové příjmy, tak i devizové výdaje na cestovní ruch. Poslední dostupné data jsou z roku 2017, v němž devizové příjmy činily 162 mld. Kč a devizové výdaje byly 127 mld. Kč, tudíž saldo v roce 2017 bylo 35 mld. Kč. Přesto, že se devizové výdaje v posledních letech

zvyšují, a začínají se přibližovat devizovým příjmům z cestovního ruchu, příjmy jsou stále dlouhodobě vyšší než výdaje (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

Graf 3.1: Zahraniční cestovní ruch ČR dle platební bilance ČNB: devizové příjmy a výdaje (mld. Kč)



Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019; vlastní zpracování 2019

Co se týká rozdělení platební bilance cestovního ruchu (lépe řečeno mezinárodního pohybu osob) dle zemí, údaje jsou níže. V tabulce 3.3 jsou zobrazeny příjmy ze zahraničního cestovního ruchu ČR. Na prvním místě bylo Německo, se kterým byla vykázána nejvyšší platební bilance. Na druhém místě bylo Rusko, třetí Slovensko, čtvrtá byla Ukrajina a poslední zobrazenou zemí byly Spojené státy americké. Výdaje na cestovní ruch lze vidět v tabulce 3.4. Největší výdaje byly v rámci platební bilance vykázány s Německem, na druhém místě bylo Slovensko, třetí Rakousko, čtvrté místo patřilo Polsku a poslední opět Spojeným státům americkým (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

Tabulka 3.3: Příjmy a výdaje na zahraniční cestovní ruch ČR v rámci platební bilance ČNB (v mil. Kč)

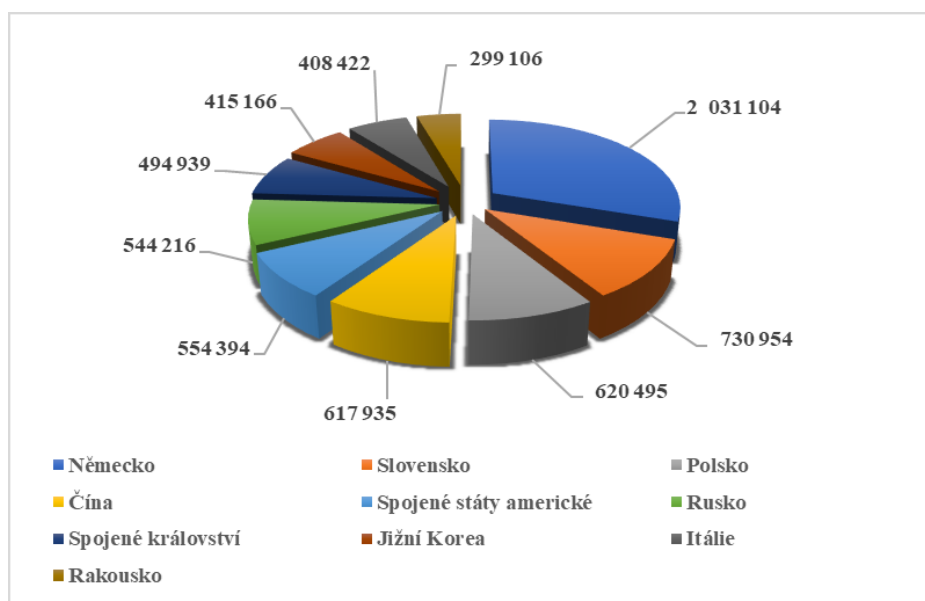
Příjmy ze zahraničního cestovního ruchu				Výdaje na zahraniční cestovní ruch			
	2015	2016	2017		2015	2016	2017
Svět celkem	148994,8	154182,1	162044,8	Svět celkem	117381,6	120218,8	126895,0
Německo	34498,5	36072,3	35518,1	Německo	31056,7	33092,0	35593,3
Rusko	13339,9	12292,8	14565,2	Slovensko	13700,0	14205,4	14949,3
Slovensko	9444,9	10268,5	10325,2	Rakousko	12906,4	13103,2	13738,4
Ukrajina	6991,2	8103,0	10312,7	Polsko	11529,9	11844,9	12502,3
USA	7708,6	7666,6	8125,0	USA	6035,7	5873,7	6048,1

Zdroj: Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019; vlastní zpracování 2019

3.2.1 Návštěvnost a kapacity ubytovacích zařízení

V České republice je velké množství HUZ všech druhů. Od hotelů nejvyšších kvalit, přes penziony, až po chatové osady. Každoročně zde jezdí miliony návštěvníků, ať už za historickými památkami, za poznáním nové kultury, nebo za odpočinkem. V grafu 3.2 je znázorněno 10 zemí, ze kterých cestovalo do ČR nejvíce osob v roce 2018. Nejvíce návštěvníků bylo z Německa, a to zhruba 2 mil. V „top“ desítce se následně umístilo Slovensko, dále Polsko, Čína, Spojené státy americké, Rusko, Spojené království, Jižní Korea, Itálie a Rakousko. Rozdíl oproti roku 2017 je pouze v tom, že Rusko bylo na 4. místě a Čína na 6. místě. V roce 2018 tomu bylo naopak (ČSÚ, 2019). Hosté z okolních zemí jsou pro Českou republiku velmi významní, ovšem v posledních letech je význam přikládán i návštěvníkům ze zemí Asie. Důležitou roli v **nárůstu počtu turistů** v posledních letech měly **nové letecké linky mezi Prahou a Čínou, dále linky z Pekingu, Si-anu a Šanghaje**. Samozřejmě přispět mohl i fakt, že **Česká republika je brána jako klidná destinace z hlediska bezpečnosti** v porovnání s některými tradičními destinacemi v Evropě (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

Graf 3.2: Hosté HUZ dle zemí v roce 2018



Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Podle dat *Českého statistického úřadu (ČSÚ)* se celková kapacita HUZ v České republice v posledních letech mírně snižuje, jak lze vidět v tabulce 3.4. Zatímco v roce 2012 bylo HUZ celkem 10 057, v roce 2018 to bylo 9 426. Ubývá také počet penzionů, hotelů a chatových osad. Největší počet v HUZ zastupují penziony, kterých bylo v roce 2018 dokonce 3 624. Na druhém místě jsou hotely s celkovým počtem 2 653 v roce 2018 (ČSÚ, 2019).

Tabulka 3.4: Kapacita HUZ v České republice

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Celkem HUZ	10 057	9 970	9 013	9 163	9 168	9 007	9 426
Hotely celkem	2 582	2 586	2 482	2 586	2 572	2 540	2 653
Hotely *****	56	56	57	58	60	61	62
Hotely ****	539	553	557	601	621	653	693
Ostatní hotely	1 987	1 977	1 868	1 927	1 891	1 826	1 898
Penziony	3 768	3 715	3 351	3 406	3 450	3 427	3 624
Kempy	514	506	513	516	510	515	566
Chatové osady a turistické ubytovny	1 117	1 113	993	995	1 013	973	977
Ostatní jinde neuvedená	2 076	2 050	1 674	1 660	1 623	1 552	1 606

Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Dále stojí za zmínku počet hostů v HUZ a jejich rozdělení na rezidenty a nerezidenty. Jako pozitivní zprávu lze brát fakt, že počet návštěvníků se každoročně zvyšuje. Zatímco v roce 2012 bylo v ČR cca 15 mil. hostů, o šest let později, tedy v roce 2018, to už bylo přes 21 mil. návštěvníků. Co se týče rozdělení hostů na rezidenty a nerezidenty, tak počet nerezidentů je každoročně o něco vyšší než rezidentů. Průměrný počet nocí se od roku 2012 snižuje, a proto by se HUZ měly soustředit na zvýšení zájmu turistů o ubytování a zejména o navýšení počtu strávených nocí. Veškeré údaje jsou zobrazeny v tabulce 3.5 (ČSÚ, 2019).

Tabulka 3.5: Hosté v HUZ v České republice

	Hosté celkem	Rezidenti	Nerezidenti	Průměrný počet nocí rezidentů	Průměrný počet nocí nerezidentů
2012	15 098 817	7 451 773	7 647 044	2,9	2,8
2013	15 407 671	7 555 806	7 851 865	2,8	2,8
2014	15 587 076	7 491 191	8 095 885	2,8	2,7
2015	17 195 550	8 488 637	8 706 913	2,8	2,7
2016	18 388 853	9 067 413	9 321 440	2,8	2,6
2017	20 000 561	9 840 093	10 160 468	2,7	2,6
2018	21 247 150	10 635 756	10 611 394	2,7	2,5

Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

3.2.2 Výjezdový a domácí cestovní ruch v České republice

Každý rok se zvyšuje počet cest, a to jak v rámci domácího turismu, tak i výjezdového cestovního ruchu do zahraničí. Jak lze vidět v tabulce 3.6, může se jednat o služební, kratší a delší cesty. Podíl služebních cest je nejmenší, a v roce 2018 byl 1 394 000 cest, z čehož více než polovina byly cesty v ČR. Kratší cesty jsou v rozsahu 1 až 3 dnů, a tvoří největší podíl v domácím a výjezdovém cestovním ruchu. V roce 2018 se uskutečnilo 20 301 000 cest, většina byla ovšem v rámci ČR. Cesty delší jsou pobyty s minimálně 4 nocemi, resp. 5 dny za sebou. V roce 2018 bylo těchto cest celkem 12 874 000 a z toho 5 038 000 cest do zahraničí (ČSÚ, 2019).

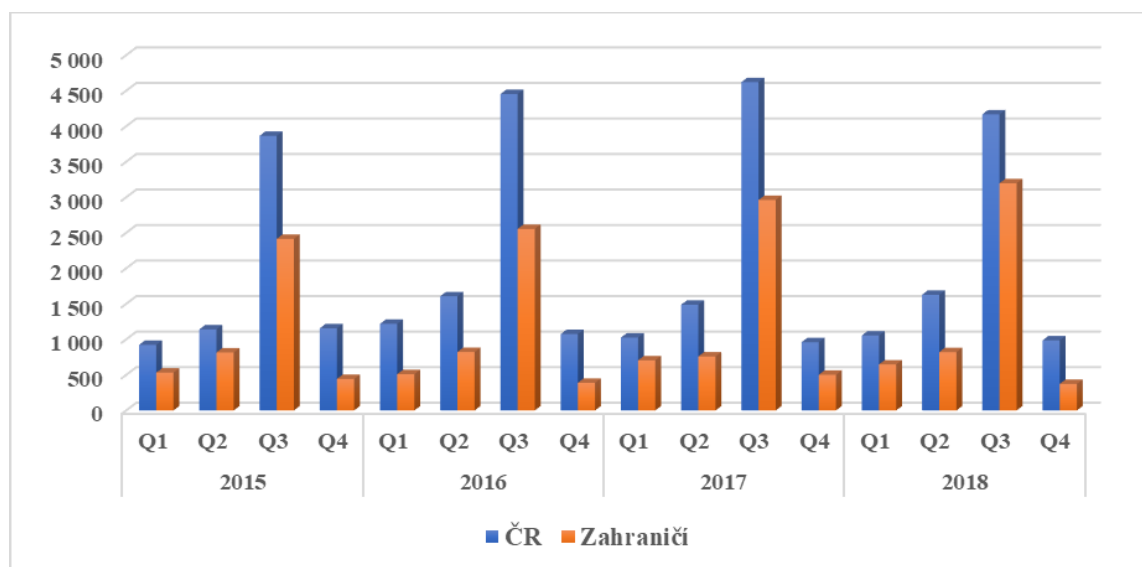
Tabulka 3.6: Domáci a výjezdový cestovní ruch (v tis.)

Rok	Počet delších cest			Počet kratších cest			Počet služebních cest		
	celkem	v ČR	do zahraničí	celkem	v ČR	do zahraničí	celkem	v ČR	do zahraničí
2012	11 727	7 358	4 369	19 679	18 629	1 051	1 452	894	559
2013	11 282	7 089	4 193	18 326	17 215	1 111	1 672	1 195	477
2014	11 733	7 669	4 064	19 709	18 528	1 181	1 251	845	405
2015	11 290	7 084	4 206	17 441	16 203	1 238	1 088	676	411
2016	12 630	8 354	4 276	18 978	17 702	1 276	1 459	984	475
2017	13 023	8 094	4 928	21 390	20 062	1 329	1 402	883	518
2018	12 874	7 835	5 038	20 301	18 498	1 803	1 394	845	549

Zdroj: ČSÚ 2019; vlastní zpracování, 2019

Právě tyto *delší cesty rezidentů do zahraničí* jsou zobrazeny v grafu 3.3. Lze vidět, že každoročně je cestování v tuzemsku až o 1/3 vyšší než cestování do zahraničí, pouze v roce 2018 tvořilo zahraniční cestování větší část než cestování tuzemské. Důvodem může být stále se zvyšující zájem rezidentů o dovolené v zahraničí. Je také zřejmé, že nejvyšší zájem o dovolené bývá ve třetím čtvrtletí, tedy v období letních prázdnin. V roce 2018 bylo ve třetím čtvrtletí na cestách v tuzemsku 4 167 000 osob a v zahraničí 3 197 000. Lidé začínají jezdit více na jaře, tedy v prvním a druhém čtvrtletí, naopak v posledním čtvrtletí cestování ubývá.

Graf 3.3: Počet delších cest rezidentů v tuzemsku a zahraničí (v tis. osob)

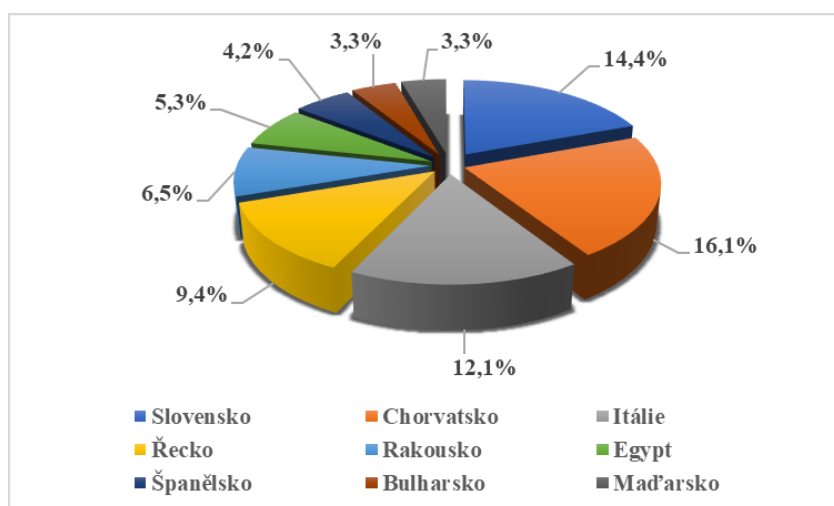


Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Zájem rezidentů o výjezdový cestovní ruch do zahraničí od roku 2015 roste, a rok 2018 byl opět rokem rekordním. Mezi nejoblíbenější země patřily tradičně Chorvatsko, Slovensko a Itálie, ale turisté začali opět létat i do Egypta. Jedná se o delší turistické cesty (Ministerstvo pro

místní rozvoj ČR, 2019). V grafu 3.4 je uvedeno 9 zemí, do kterých rezidenti nejvíce cestovali v roce 2018. Nejvíce Čechů cestovalo do Chorvatska, přesněji se jednalo o 813 tisíc; do sousedního Slovenska jelo 724 tisíc; dále do Itálie vyrazilo 607 tisíc lidí; Řecko navštívilo 472 tisíc turistů; další sousední stát – Rakousko 328 tisíc; zájezdů do Egyptu se zúčastnilo 265 tisíc rezidentů; následně se umístilo Španělsko s 211 tisíci turisty; Bulharsko se 167 tisíci návštěvníky a Maďarsko s 164 tisíci osob (ČSÚ, 2019).

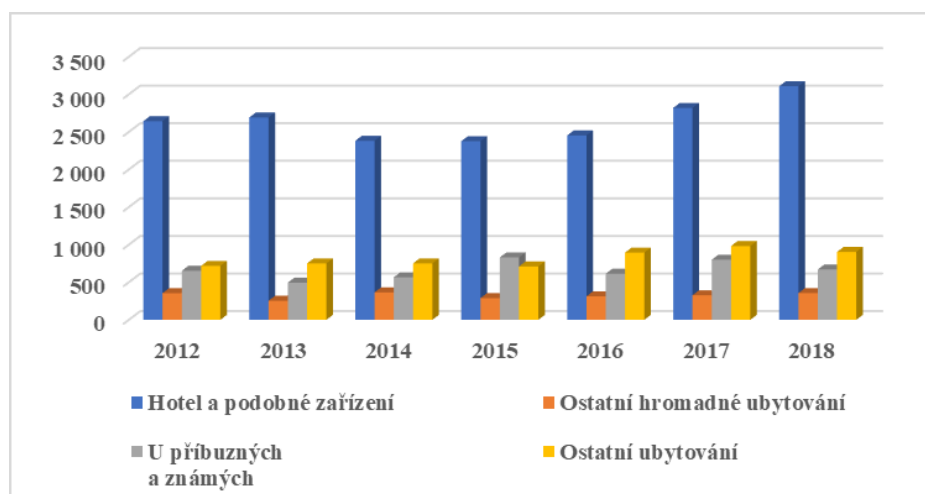
Graf 3.4: Delší cesty rezidentů do zahraničí dle země v roce 2018



Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Obyvatelé České republiky se nejčastěji ubytovávají v hotelech a jim podobným zařízením, jak lze vidět v grafu 3.5. V roce 2018 se v hotelech ubytovalo 3 108 000 osob, ostatní ubytování využilo 903 000, u svých známých a příbuzných v zahraničí strávilo svou dovolenou 670 000 obyvatel a v ostatních hromadných ubytovních nalezlo využití 356 000 turistů. Celkově se od roku 2012 do roku 2017 počet ubytovaných v hotelech pohyboval okolo 2 500 000 osob, v roce 2018 počet přesáhl 3 mil. osob. Zvyšuje se zájem o ubytování u známých a příbuzných a v ostatních ubytovních. Nejvíce zájezdů a dovolených rezidenti dlouhodobě uskutečňují na 4 až 7 nocí. V roce 2018 takto přenocovalo 3 123 000 osob; na zájezdy, které byly v rozsahu od 8 do 14 nocí, se vydalo 1 677 000; a 239 000 osob strávilo na dovolené více než 15 nocí (ČSÚ, 2019).

Graf 3.5: Delší cesty rezidentů do zahraničí dle typu ubytování (v tis. osob)

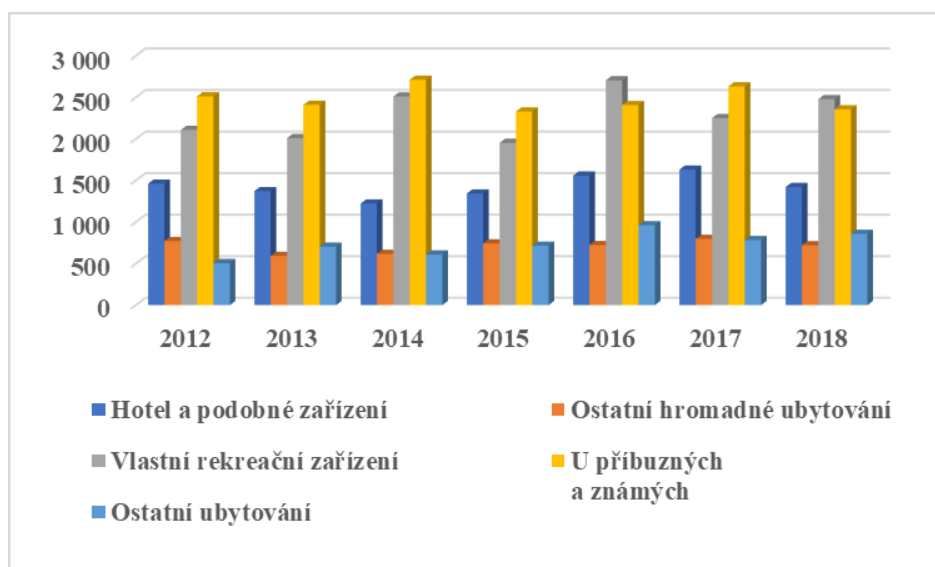


Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Jako způsob dopravy volí turisté z České republiky zhruba v polovině případů **osobní automobil**. V posledních letech bývá ovšem stále **více upřednostňována doprava letecká**. **V roce 2018 se na dovolenou letecky přepravilo 2 078 000 osob**, autobusovou dopravu využilo 600 000 osob a osobním motorovým vozidlem cestovalo 2 267 000 turistů (ČSÚ, 2019).

Tuzemští návštěvníci se od těch zahraničních v mnohém liší, např. co se týče druhu ubytovacího zařízení, ve kterém stráví dovolenou, rezidenti nejčastěji jezdí ke svým známým a příbuzným, nebo využívají vlastní rekreační zařízení, a skoro o polovinu méně lidí hledá ubytování v hotelech a ostatních hromadných ubytovnách, jak lze vyčíst z grafu 3.6. V roce 2018 strávilo dovolenou ve vlastních rekreačních zařízeních 2 479 000 lidí, u známých a příbuzných se ubytovalo celkem 2 357 000 rezidentů, 1 421 000 osob se ubytovalo v hotelech, 858 000 turistů využilo ostatní ubytování, a 721 000 přijelo do ostatních hromadných ubytování. Nejčastějším způsobem dopravy do ubytovacích zařízení **v tuzemsku** je **osobní motorové vozidlo**. V roce 2018 cestovalo autem na dovolenou 6 765 000 osob. Druhým nejčastějším způsobem dopravy je autobus, kterým jelo v roce 2018 dohromady 535 000 osob, a posledním druhem je doprava železniční. Vlakem za svou dovolenou cestovalo téhož roku 512 000 lidí. Co se týká délky přenocování, čeští turisté tráví na dovolené ve většině případů 4 až 7 nocí, přičemž v roce 2018 jich bylo 6 135 000. Osob, které si vybraly pobyt v délce 8 až 14 přenocování, bylo v roce 2018 dohromady 1 146 000, a více než 15 nocí strávilo na dovolené 536 000 rezidentů (ČSÚ, 2019).

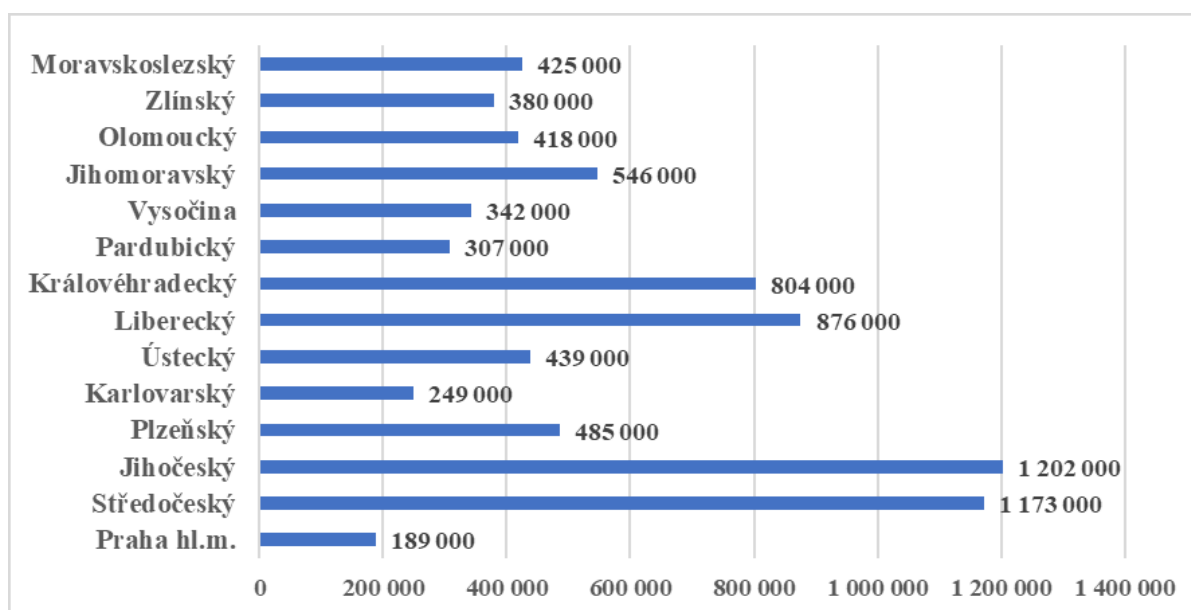
Graf 3.6: Delší cesty rezidentů v tuzemsku dle druhu ubytování (v tis. osob)



Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Dle dat ČSÚ (2019) rezidenti České republiky dlouhodobě nejvíce cestují do kraje Středočeského a Jihočeského. Graf 3.7 znázorňuje rozdělení cest rezidentů v krajích ČR, a to za rok 2018. V tomto roce navštívilo Jihočeský kraj 1 202 000 osob, druhým nejnavštěvovanějším krajem je kraj Středočeský, kam vycestovalo 1 173 000 turistů. Naopak nejméně rezidentů strávilo svou dovolenou v Praze a v kraji Karlovarském (ČSÚ, 2019).

Graf 3.7: Delší cesty rezidentů v tuzemsku za rok 2018 v krajích (počet osob)

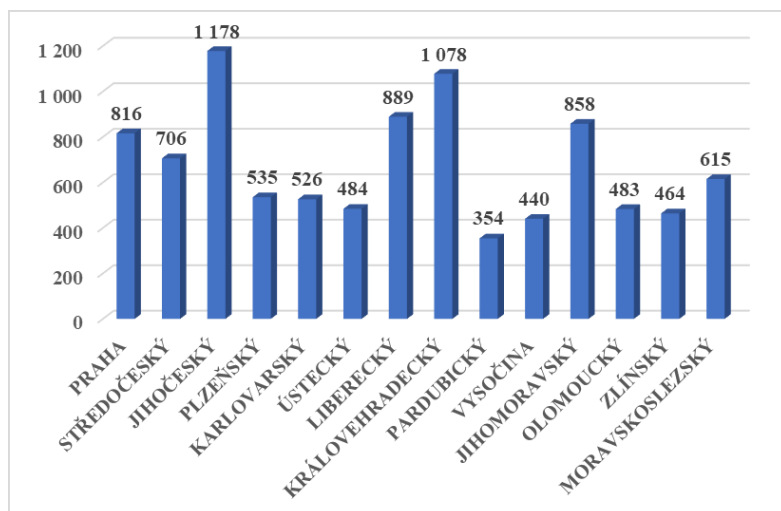


Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

3.2.3 Cestovní ruch v krajích České republiky

Každý kraj v ČR nabízí různé druhy a množství „lákel“ pro turisty a cestovní ruch je tak v jednotlivých krajích rozdílně rozvinutý. V některých krajích si na turismu a turistech zakládají, v jiných turismus nepatří mezi jejich silné stránky. Podle níže uvedeného grafu 3.8 lze srovnat počet HUZ v jednotlivých krajích ČR, přičemž údaje jsou z ČSÚ za rok 2018. Největší počet HUZ se nacházel v tomto roce v Jihočeském kraji; bylo zde 1 178 ubytovacích zařízení. Dále v kraji Královéhradeckém, kde se nacházelo 1 078 ubytovacích zařízení. Na třetím místě byl kraj Liberecký s počtem 889, na místě čtvrtém byl kraj Jihomoravský s 858 zařízeními. Kraj Moravskoslezský nabízel v roce 2018 celkem 615 HUZ. Naopak nejméně ubytovacích zařízení se nacházelo v Pardubickém kraji, kde bylo 345 HUZ. Každoročně se ovšem počty zařízení v jednotlivých krajích zvyšují (ČSÚ, 2019).

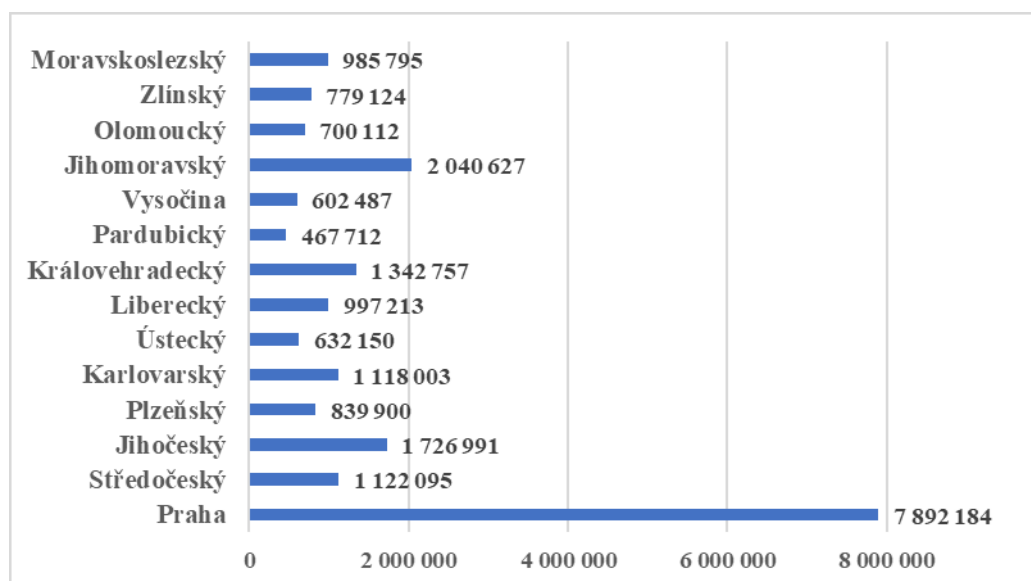
Graf 3.8: Počet HUZ v krajích ČR v roce 2018



Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

V grafu 3.9 jsou znázorněni hosté v krajích ČR za rok 2018. Jedná se o rezidenty i nerezidenty. Lze vidět, že nejvíce hostů bylo v Praze, následně pak v kraji Jihomoravském, Jihočeském, Královéhradeckém, Středočeském, Karlovarském, Libereckém, Moravskoslezském, Plzeňském, Zlínském, Olomouckém, Ústeckém, v kraji Vysočina a nejméně hostů navštívilo kraj Pardubický (ČSÚ, 2019).

Graf 3.9: Počet hostů v HUZ v krajích ČR v roce 2018



Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Jednotlivé kraje v ČR se od sebe vzájemně liší kulturou, historií a přírodními podmínkami. Rozvoj cestovního ruchu závisí na mnoha faktorech. Níže jsou podrobněji popsány základní specifika působící v jednotlivých krajích.

Pro cestovní ruch v *Praze* jsou velmi důležité její kulturní a historické předpoklady. Jedná se o nejvíce rozsáhlou a významnou památkovou rezervaci na území ČR. Od roku 1992 je její historické jádro na seznamu světového kulturního dědictví UNESCO. Právě díky kultuře a historii je Praha nejnavštěvovanějším městem, a to jak rezidenty, tak i nerezidenty. Hlavní město se snaží o prohloubení a udržování tohoto trendu a celkového posílení svého postavení v oblasti turismu. Dlouhodobě ji propaguje a prezentuje i různými společenskými a kulturními akcemi po světě. Samotná propagace není cílena pouze na zvýšení počtu zahraničních turistů, ale také na turisty české, což se dle dostupných dat daří. Nachází se zde nespočet restaurací, hotelů a ubytovacích zařízení a mnoho sportovního i kulturního využití (Cestovní ruch – portál hlavního města Prahy, 2019). Návštěvnost HUZ v hlavním městě se od roku 2012 neustále zvyšuje. Zatímco v roce 2012 bylo v hlavním městě 5 726 454 osob, v roce 2018 to bylo 7 892 184 turistů a meziroční růst byl 242 tis. Stále však největší podíl zastupují turisté ze zahraničí, i když se počet domácích turistů zvyšuje. Právě počet rezidentů byl v roce 2018 celkem 1 221 478 a nerezidentů 6 670 706. Průměrně se zde návštěvník zdrží 2,3 noci a průměrný počet přenocování stále klesá, lidé častěji jezdí na kratší jednodenní výlety (ČSÚ, 2019).

Kraj Jihočeský se vyznačuje velkým počtem kulturních památek, vodními plochami a lesnatým prostředím. Je využíván k rekreaci a návštěvám nejen turisty ze zahraničí, ale také

hojným počtem turistů českých. Znamé rekreační oblasti jsou jihočeské rybníky, jako jsou Lipno, Orlický a Šumava (CzechTrade, 2017). Návštěvnost kraje se každým rokem zvyšuje. Zatímco v roce 2012 navštívilo kraj 1 107 452 turistů, v roce 2018 se v kraji ubytovalo 1 726 991 osob a 37 % byli turisté ze zahraničí. Nerezidentů v kraji bylo tedy celkem 643 528 a rezidentů 1 083 463. Co se týče průměrné doby pobytu návštěvníků kraje, dosahovala 2,5 dne. Zatímco rezidenti se v kraji průměrně zdrží 3 dny, turisté ze zahraničí pouze 1,7 dne (ČSÚ, 2019).

Jihomoravský kraj je navštěvován především kvůli památkám a kulturně historickým areálům. Řeč je především o Lednicko-valtickém areálu, Slavkovském bojišti, nebo Moravském krasu. Přírodní atraktivitou kraje je Národní park Podyjí. Koná se zde nespočet kulturních a společenských akcí, které lákají turisty. Přednostmi kraje jsou bezesporu vinařství, lidová kultura a folklórní tradice. Na cestovní ruch pozitivně působí také tamní rozsáhlá cykloturistika. Návštěvníci mohou využít trasu z Brna do Vídně, Greenways, anebo Jantarovou stezku (CzechTrade, 2017). Návštěvnost kraje byla v roce 2012 celkem 1 317 690 a do roku 2018 vzrostla na 2 040 627 hostů. Kraj navštívilo 1 353 948 rezidentů a 686 643 nerezidentů. Průměrná doba přenocování v Jihomoravském kraji jsou 2 noci (ČSÚ, 2019).

Turismus v *Karlovarském kraji* je jedním z nejvýznamnějších odvětví kraje. Zejména lázeňství má obrovský význam pro cestovní ruch, a láká hosty ze zahraničí i z tuzemska. Nachází se zde rozsáhlá nabídka památkových zón a kulturního využití. Doplňují je lázeňské orchestry a festivaly (CzechTrade, 2017). Co se týče počtu hostů v kraji, od roku 2012 do roku 2018 se zvýšil z 809 043 osob na 1 118 003. Z toho bylo v roce 2018 v kraji celkem 435 162 rezidentů a 682 841 turistů ze zahraničí. Průměrná doba, po kterou se zdrželi, byla na rozdíl od jiných krajů vyšší, a to 4,7 nocí (ČSÚ, 2019).

V kraji *Královéhradeckém* se nachází také mnoho kulturního vyžití, kilometry cyklostezek, mnoho zámků a hradů. Lidé zde jezdí i za přírodními krásami. Znamé jsou zejména Krkonoše, Český ráj a Orlické hory (Královéhradecký kraj, 2019). Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních v kraji dle ČSÚ (2019) od roku 2012 mírně roste. V roce 2012 zde bylo 968 571 hostů a v roce 2018 navštívilo kraj 1 342 757 turistů. Z převážné většiny to ovšem byli rezidenti, kterých bylo v roce 2018 celkem 1 044 663. Nerezidentů v kraji bylo 298 094. Průměrně zde turisté stráví 3,2 noci.

Na území kraje *Vysočina* se konají každoročně různé kulturní akce celostátního i mezinárodního charakteru a uskutečňují se zde hudební festivaly. Kraj nabízí návštěvníkům

různé příležitosti pro letní i zimní turistiku. Nachází se zde řada historických a kulturních památek. Nejvíce turistů jezdí do oblasti zvané Žďárské vrchy, z řad vodních ploch lze zmínit nádrž Dalešice a Velké Dářko. V kraji jsou tři památky, které jsou zapsané do seznamu UNESCO. Cestovní ruch v budoucnu bude v kraji patřit zejména formě čisté, ekologické pobytové turistiky, kterou podporují rozsáhlé tratě cyklostezek a turistických cest (CzechTrade, 2017). Co se týče návštěvnosti kraje, v roce 2012 zde bylo 438 715 turistů a v roce 2018 dohromady 602 487. Rezidenti tvořili největší podíl, přesně 523 820 osob a nerezidentů bylo 78 667. Průměrný počet přenocování byl 2,4 (ČSÚ, 2019).

Liberecký kraj je známou oblastí z hlediska turismu. Kulturně historické památky, jedinečná krajina a přírodní útvary lákají na své území zahraniční a české turisty. Leží zde několik specifických oblastí spojených s cestovním ruchem. Jedná se o západní část Krkonoš, Český Ráj, Doksy a Lužické hory. Turisté zde mohou navštívit nespočet hradů a zámků a řadu církevních objektů. Známost vodní plochou v kraji je Máchovo jezero (CzechTrade, 2017). Ani tento kraj není výjimkou a počet návštěvníků roste. V roce 2012 zde bylo 753 932 turistů, a v roce 2018 to bylo 997 213 osob. Kraj navštívilo 787 823 rezidentů a 209 390 zahraničních návštěvníků. Ve většině případů se zde lidé zdrželi na 3 noci (ČSÚ, 2019).

Cestovní ruch v *Moravskoslezském kraji* je velmi různorodý. Lze zde najít množství muzeí, divadel a galerií. V Ostravě sídlí Janáčkova filharmonie, která je známá i v zahraničí. Obce i města nabízí lidem řadu stadionů, hřišť, tělocvičen, bazénů a koupališť. V kraji je mnoho možností pro turistiku, rekreaci, léčebné pobyty a návštěvu kulturních památek. V letních měsících mohou turisté využít pěší turistiku, nebo cykloturistiku a v zimních měsících jsou k dispozici horské vrcholy Jeseníků a Beskyd. Specifikem kraje je průmyslová turistika, která zahrnuje Hornické muzeum, Vagonářské muzeum, areál Dolních Vítkovic a Technické muzeum automobilů (CzechTrade, 2019). Návštěvnost HUZ v kraji je obdobná jako v kraji Libereckém. V roce 2012 se v kraji ubytovalo 698 746 hostů, a v roce 2018 zde bylo 985 795 turistů. Počet turistů zahraničních byl 212 622 a tuzemských 773 173 osob. Rezidenti zde průměrně stráví 2,9 nocí a nerezidenti 2,4 nocí (ČSÚ, 2019).

Olomoucký kraj má velmi bohatou historii, pestrou přírodu a množství rekreačních, sportovních a kulturních příležitostí. Nejnavštěvovanějšími místy kraje jsou bezesporu města Jeseník, Šumperk a Olomouc. V regionu je dostatek historických památek, galerií a muzeí. Samotné město Olomouc se pyšní rozlehlými parky, výstavami a řadou staveb církevní povahy (CzechTrade, 2017). Dle dat ČSÚ (2019) HUZ v kraji navštívilo v roce 2012 celkem 474 868

turistů a počet se zvyšoval až na 700 112 osob v roce 2018. V tomto roce zde bylo ubytováno 558 666 rezidentů a 141 446 nerezidentů, přičemž průměrná doba pobytu byla 3,1 noci.

Předpokladů pro rozvoj cestovního ruchu v *Pardubickém kraji* je spousta, od pestré přírody a jejího místy i horského charakteru až po příznivé klima pro provozování letních sportů. K nejnavštěvovanějším místům kraje patří Dolní Morava, Ústní nad Orlicí, Sečská přehrada aj. Počet hostů v hromadných ubytovacích zařízeních je dlouhodobě nejnižší v mezikrajském srovnání (CzechTrade, 2017). V roce 2012 zde bylo ubytováno 366 443 hostů a v roce 2018 to bylo 467 712 turistů. Průměrná doba, kterou strávili hosté v kraji, byla 2,8 noci. V kraji se ubytovalo 64 183 nerezidentů a 403 529 českých turistů (ČSÚ, 2019).

Plzeňský kraj má pro cestovní ruch příznivé podmínky. Je zde k nalezení mnoho kulturních památek, turistických a rekreačních cest a historické podzemí pod městem Plzeň, které má rozsah zhruba 20 km. Lidé často navštěvují botanickou a zoologickou zahradu v Plzni, kulturní památky, zámky, hrady a zříceniny v kraji. Letní a zimní rekreaci nabízí díky svým cykloturistickým a turistickým cestám, sjezdovým a běžeckým tratím oblast Šumava. Pro léčebné pobyty jsou zde k dispozici Konstantinové lázně (CzechTrade, 2017). HUZ v Plzeňském kraji podle údajů z ČSÚ (2019), navštívilo v roce 2018 celkem 839 900 osob, což bylo o necelých 300 000 více než v roce 2012, kdy bylo v krajských HUZ 595 138 hostů. V roce 2018 bylo v kraji ubytováno 533 704 českých občanů a 306 196 zahraničních občanů. Průměrně zde však byli 2 až 3 noci.

Území *Středočeského kraje* nabízí několik cenných památek a chráněných krajinných oblastí. Nejvíce památek se nachází ve městě Kutná Hora, jako např. chrám sv. Barbory a Vlašský dvůr. Město je zapsáno společně s Prahou na seznamu světového přírodního a kulturního dědictví UNESCO. Je zde množství hradů a zámků. Nejznámějšími hrady jsou Karlštejn a Křivoklát, dále zámek Konopiště a Lány a mezi zříceniny patří Okoř a Žebrák. Chráněné krajinné oblasti v kraji jsou např. Křivoklátsko a Český kras (CzechTrade, 2017). Počet hostů, kteří přijížděli do HUZ v kraji, byl v roce 2012 celkem 853 204 a v roce 2018 byl počet 1 122 095 osob. Opět počet rezidentů převyšuje počet nerezidentů. Tuzemských osob bylo v HUZ v roce 2018 dohromady 846 974 a zahraničních turistů bylo 275 121. Průměrná doba přespání u turistů byla 2,4 noci (ČSÚ, 2019).

Obdobně jako u ostatních krajů ČR, i *kraj Ústecký* má velké množství historických památek, mezi které patří např. románská rotunda na Řípu, gotický kostel v Mostě, nebo klášter v Oseku a zámek v Ploskovicích. V průběhu roku se v kraji pořádají různé výstavy a veletrhy,

konkrétně tedy v Litoměřicích. Z přírodních zajímavostí je známé České Švýcarsko. Jsou zde cyklostezky, které by měly v budoucnosti spojit Drážďany a Prahu. Pro milovníky hor jsou vhodné podmínky pro lyžování v Krušných a Lužických horách (CzechTrade, 2017). Dostupná statistická data z ČSÚ (2019) uvádí, že počet hostů v HUZ v roce 2012 byl 416 842 a do roku 2018 se zvyšoval na 632 150 osob. V kraji bylo v roce 2018 celkem 415 622 rezidentů, 216 528 nerezidentů, a strávili v HUZ v kraji průměrně 2,7 nocí.

Posledním regionem je *Zlínský kraj*. Kraj je výjimečný především jeho kombinací historických, přírodních a kulturních památek. V ČR nelze najít kraj, který by nabízel současně lázně, vinařskou oblast, hory, základní architekturu, pozůstatky Velkomoravské říše a velký počet historických a církevních památek. Originalitou kraje je souhrn národopisných celků pohostinného Slovácka, úrodné Hané a svérázného Valašska. Velké množství turistů jezdí na rekreační pobyty do lázní Luhačovic. V kraji lze nalézt bohaté sportovní vyžití. V zimních měsících navštěvují turisté horské oblasti jako např. Pustevny, Portáš a Velké Karlovice. V letních měsících lze využít rozsáhlých tras cyklostezek, které navazují na cyklostezky slovenské a rakouské. Turisté navštěvují ve velkém počtu i Baťův kanál a vodní nádrže Bystřičku, Rusavu, anebo také např. Horní Bečvu (CzechTrade, 2017). Počet hostů v HUZ každým rokem roste. V roce 2012 se v kraji ubytovalo 571 719 hostů, a v roce 2018 to bylo již 779 124 hostů. Podíl zahraničních turistů činil 125 429 osob, a turistů českých se v kraji ubytovalo celkem 635 695. Průměrně zde strávili turisté 2,9 nocí (ČSÚ, 2019).

3.3 Postavení letecké dopravy

Rozvoj cestovního ruchu závisí v některých státech výhradně na možnostech a dostupnosti letecké dopravy. Například 98 % všech turistů, kteří přichází na Filipíny, cestují letecky. Omezení, nebo uzavření leteckých spojení s touto zemí, by mělo obrovský dopad na cestovní ruch. Existují však faktory, které napomáhají k rozvoji cestovního ruchu, a tedy i letecké dopravy a naopak. Prvním faktorem je vízová povinnost v některých státech. Odstranění této bariéry by určitě přispělo k rozvoji poptávky po cestovním ruchu v dané destinaci. Udržení vízové povinnosti je v moderním světě považováno za hospodářskou bariéru. Obvykle se vyskytuje ve vztahu: bohatý stát – chudý stát. Vyspělejší státy chrání své pracovníky a pracoviště proti přílivu pracovníků z jiných států. Absence těchto bariér by však mohla narušit normální fungování ekonomiky a přispět ke snížení standardu osob žijící v zemi. Jako druhý faktor lze považovat hrozbu teroristických útoků. Tento faktor je stále zdrojem obav v oblasti rozvoje cestovního ruchu a letectví ve většině členských států. Žádná země na světě není schopna tuto hrozbu zcela odstranit. Orgány odpovědné za ochranu letectví musí být v neustálé

ostráživosti a reagovat na jakékoliv zprávy o případném pokusu o atentát. Po teroristickém útoku na Světové obchodní centrum a Pentagon ve Spojených státech v září 2001 se zvýšily osobní kontroly a byly zpřísněny bezpečnostní kontroly zavazadel. Bezpečnostní postupy se zmodernizovaly na letištích po celém světě. Letectví, a zejména letiště, bude vždy vyhledávaným místem teroristů. Je proto nezbytné zachovat vysoké bezpečnostní standardy v celém sektoru letectví. Je však třeba vzít v úvahu rozvoj mezinárodního cestovního ruchu v letecké dopravě. S teroristickou hrozbou souvisí shromažďování informací o turistech, které zajišťovaly orgány států. Jednalo se o citlivou oblast, protože se týká základních informací o cestujícím, o jeho předchozích cestách, cílech těchto návštěv a termínech. V tomto případě byla dohoda mezi EU a Spojenými státy americkými v roce 2004 o zpracování a předávání osobních údajů zrušena Soudním dvorem Evropské unie v roce 2004. Následná jednání mezi oběma zúčastněnými stranami vedla k nové dohodě přijaté v červenci 2007. Třetím faktorem, ovlivňujícím rozvoj turismu a letecké dopravy, je propojení letecké dopravy a cestovního ruchu. Geografická situace státu a konkrétní lokalita není problémem, pokud má turista možnost dostat se určené místo letecky. **Propojení letecké dopravy s regionem je přínosné pro turisty, leteckou společnost a samozřejmě pro rozvoj místní ekonomiky.** Také snaha o vytváření vysokých standardů v oblasti leteckých služeb stimuluje cestovní ruch. Bohužel stále existují omezení vznikající malým počtem relativně otevřených a přístupných letišť, což způsobuje, že potenciál rozvoje mezinárodního cestovního ruchu není plně využit (Zajac, 2016).

Letecká doprava přináší lidem stále více možností s nižšími náklady. V roce 2017 vytvořily letecké společnosti po celém světě rekord s počtem pravidelných linek. Počet těchto linek byl více než 20 000. Ve srovnání s rokem 2016 se jedná o nárůst o 1 351 počtů tras a o zdvojnásobení počtu pravidelných linek od roku 1995, když bylo na světě méně než 10 000 pravidelných linek. Co se týče nákladů na leteckou dopravu pro spotřebitele, reálně klesly o více než polovinu. Spojení mezi městy nejen snižuje náklady, ale šetří čas cestujících. Počet cestujících leteckou dopravou se každoročně zvyšuje. V roce 2017 byl poprvé počet cestujících v letecké dopravě ve světě vyšší než 4 biliony, přičemž v roce 2000 občan letěl v průměru jen jednou za 43 měsíců, v roce 2017 bylo období mezi cestami nižší téměř o polovinu, a to 22 měsíců. Mezinárodní turisté, kteří cestovali letecky v roce 2017, utratili 711 miliard dolarů, došlo k podpoře obchodu se zbožím a službami a ke zvýšení přímých zahraničních investic. Odhaduje se, že hodnota veškerého převáženého zboží v roce 2017 dosahovala 5,9 bilionů dolarů, což představuje téměř 7,5 % světového HDP (International Air Transport Association, 2018).

Osobní doprava, vyjádřená v *celkovém počtu kilometrů, které cestující urazili za svou cestu (revenue passenger – kilometres, RPK)*, vypočítané jako násobek kilometrů a příjmů z cesty, zaznamenala nárůst oproti roku 2016 o 7,9 %, přičemž v roce 2017 to bylo 7 699 miliard RPK. Oblast Asie a Pacifiku zůstala regionem s největším podílem na světovém provozu, a to 34 % v roce 2017, a dosáhla 10,7 % růstu oproti roku 2016. Následovala Evropa s 27 % podílem světového provozu a meziročním růstem 8,6 %. Severní Amerika měla v roce 2017 podíl na světové dopravě 23 %, a meziroční růst 4,1 %. Blízký východ, který představuje 9 % světové dopravy, zaznamenal růst o 6,5 %. Latinská Amerika a oblast Karibiku vykazovali 5 % podíl a meziroční růst 7,4 %. Zbývající 2 % světové dopravy patří leteckým společnostem afrických regionů, které zaznamenaly růst o 7,2 %. Podle nejnovějších dlouhodobých předpovědí letového provozu *Mezinárodní organizace pro civilní letectví (International Civil Aviation Organization, ICAO)* se očekává, že počet přepravených cestujících v letecké dopravě na pravidelných linkách vzroste do roku 2040 na přibližně 10 miliard. Počet odletů by měl v roce 2040 vzrůst přibližně na 90 milionů, přičemž v roce 2017 dosáhl 36,7 milionů.

Co se týče bezpečnosti letectví, v roce 2017 došlo k 88 nehodám letadel na pravidelných komerčních linkách, což představuje nárůst o 17 % oproti roku 2016, kdy bylo hlášeno 75 nehod. Počet smrtelných nehod se snížil ze 7 v roce 2016 na 5 v roce 2017, což je nejnižší počet v posledních záznamech. Celková míra nehodovosti se zvýšila na 2,4 nehod na milion odletů, oproti 2,1 nehodám na milion plánovaných odletů v roce 2016 (International Civil Aviation Organization, 2019).

3.3.1 Letecká doprava v rámci Evropské unie

Letecká doprava významně přispívá k rozvoji hospodářství v EU, a to s více než 100 pravidelnými leteckými společnostmi, sítí více než 400 letišť a 60 poskytovateli letových navigačních služeb. Odvětví letectví přímo zaměstnává 1,4 – 2 miliony osob a přímo či nepřímo podporuje 4,7 – 5,5 milionů pracovních míst. **Letecká doprava přímo přispívá k evropskému HDP, a to více než 110 miliardami EUR.** Letecká doprava hraje zásadní úlohu v integraci a konkurenceschopnosti Evropy, jakož i v její interakci se světem. Důvodem je především vytvoření jednotného trhu pro letectví v 90. letech 20. století. Letecká doprava byla tradičně vysoce regulovaným odvětvím, kterému dominovala státní letiště. Vnitřní trh odstranil veškerá obchodní omezení pro letecké společnosti v rámci EU, které obnášelo například omezování tras, počtu letů, nebo stanovení jízdného. Všechny letecké společnosti EU od té doby mohou provozovat letecké služby na jakékoli trase v rámci EU dle svých podmínek. Evropská politika zásadním způsobem změnila odvětví letecké dopravy vytvořením podmínek pro

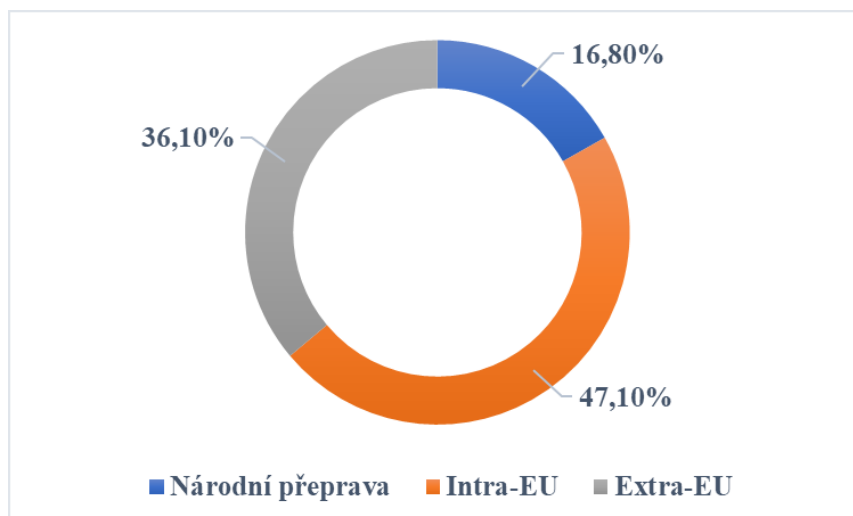
konkurenceschopnost a zajištěním jak kvality služeb, tak nejvyšší úrovně bezpečnosti. Tato politika vedla k novým trasám a letištím, většímu výběru, nízkým cenám a zvýšené celkové kvalitě služeb (European Commission, 2019).

Předpokládá se, že **globální letecká doprava v dlouhodobém horizontu bude růst asi o 5 % ročně až do roku 2030**. Co se týká bezpečnosti v EU, cílem společné politiky EU v oblasti letectví je učinit z Evropy nejbezpečnější vzdušný prostor na světě. Aby bylo možné plně využít hospodářského potenciálu odvětví, Evropská komise neustále pracuje na několika důležitých aspektech. Postupný rozvoj koordinovanější vnější politiky EU v oblasti letectví byl v uplynulém desetiletí důsledkem vytvoření vnitřního trhu EU a souvisejících společných pravidel, což přineslo značné ekonomické přínosy. Komise však nyní přichází s novými nápady, aby se oblast letectví posunula kupředu. Je třeba udělat něco pro to, aby nedocházelo k přetížení vzdušného prostoru, které způsobuje zdlouhavé zpoždění na mnoha evropských letech, a tlak na kapacitu letišť v důsledku předpokládaného zvýšení provozu. To je cílem ambiciózní iniciativy *Jednotné evropské nebe (Single European Sky, SES)*, která byla zahájena v roce 2004. Druhý balíček opatření, známý jako SES II, následoval v roce 2009 a měl větší důraz na životní prostředí a nákladovou efektivitu. Technologickým pilířem SES je projekt *SESAR*. Jedná se o výzkumný program řízení letového provozu, jehož cílem je modernizace infrastruktury a zvýšení efektivity (European Commission, 2019).

Letiště jsou důležitou součástí leteckého systému. Očekává se, že letecký provoz se bude v budoucnu dále rozvíjet, jak jako tomu bylo v uplynulých 50 letech. Pokud však nebudou brzy podniknuty kroky potřebné ke zvýšení kapacity na letištích, je velmi pravděpodobné, že Evropa nebude schopna uspokojit zvýšenou poptávku z důvodu nedostatku kapacit. Očekává se, že v roce 2035 bude o 50 % více letů než v roce 2012, tzn. 14,4 milionů letů v roce 2035, ve srovnání s 9 miliony v roce 2012. Kvůli obávanému přetížení dopravy je třeba přijmout co nejdříve různá opatření. Evropa musí co nejlépe využít stávající infrastrukturu a zároveň je třeba zlepšit kvalitu a efektivitu služeb na letištích. Politika EU je zaměřena na podporu úsilí o zvýšení kapacity letišť tam, kde je poptávka, a zajištění toho, aby letecké společnosti a cestující měli vysokou úroveň bezpečnosti a služeb (European Commission, 2019).

V následujícím grafu 3.10 je zpracován přehled letecké osobní dopravy v EU-28 za rok 2017. Podíl mezinárodní přepravy uvnitř EU-28 byl v tomto roce největší, a to 47,1 % z celkové přepravy. Podíl dopravy mimo EU-28 byl necelých 36,1 % a nejmenší podíl, tedy 16,8 %, patřil národní přepravě (Eurostat, 2019).

Graf 3.10: Přehled letecké osobní dopravy v EU-28 v roce 2017



Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Co se týče počtu cestujících v letecké dopravě v Evropské unii, byl celkový počet cestujících v roce 2017 1 043 185 000 osob, což představuje nárůst o 7,3 % oproti roku 2016. V tabulce 3.7 lze vidět celkovou přepravu, národní přepravu, mezinárodní přepravu uvnitř EU-28 (intra) a mezinárodní přepravu mimo EU-28 (extra). Největší podíl na celkové přepravě mělo Spojené království s 264 629 000 osob následované Německem s 212 389 000 cestujícími. Nejmenší podíl na celkové přepravě mělo Slovinsko s 1 682 000 osob. Cestujících v národní přepravě bylo v roce 2017 celkem 175 572 000. Zde mělo největší počet přepravených osob Španělsko, a to 36 166 000 cestujících. Naopak nulový počet přepravených osob v národní dopravě byl v roce 2017 ve Slovinsku (Eurostat, 2019).

Tabulka 3.7: Počet cestujících v členských státech EU-28 v roce 2017 (v tis. osob)

Země	Přeprava celkem	Národní přeprava	Mezinárodní intra-EU-28 přeprava	Mezinárodní extra-EU-28 přeprava
EU-28	1 043 185	175 572	491 189	376 423
Belgie	33 260	10	24 512	8 739
Bulharsko	11 093	280	8 508	2 304
Česká republika	16 262	68	11 382	4 812
Dánsko	33 244	1 949	22 716	8 579
Německo	212 389	23 833	117 892	70 664
Estonsko	2 635	25	2 095	516
Irsko	34 272	87	28 716	5 469
Řecko	50 171	8 335	33 329	8 507
Španělsko	209 824	36 166	143 750	29 908
Francie	154 112	30 035	69 566	54 511
Chorvatsko	8 843	527	6 875	1 442
Itálie	144 306	31 121	85 688	27 497
Kypr	10 239	0,005	6 811	3 428
Lotyšsko	6 078	6,3	4 414	1 658
Litva	5 246	0,02	4 002	1 244
Lucembursko	3 555	1,10	3 215	339
Maďarsko	13 350	0,04	10 605	2 745
Malta	6 008	0,01	5 497	511
Nizozemsko	76 240	2,13	48 365	27 873
Rakousko	28 327	532	19 561	8 235
Polsko	37 685	2 212	28 034	7 438
Portugalsko	47 673	4 955	34 156	8 562
Rumunsko	17 935	1 369	14 341	2 224
Slovinsko	1 682	0,00	1 009	674
Slovensko	2 403	24	1 792	586
Finsko	20 055	2 759	12 478	4 819
Švédsko	38 456	7 859	23 478	7 119
Spojené království	264 629	23 417	165 191	76 021

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

V mezinárodní přepravě uvnitř EU bylo v roce 2017 celkem 491 189 000 cestujících a mimo EU 376 423 000 cestujících, přičemž největší počet osob přepravených leteckou dopravou uvnitř EU-28 byl ve Spojeném království, a to 165 191 000 osob, na druhém místě bylo Španělsko se 143 750 000 osobami. Nejméně těchto cestujících bylo ve Slovinsku – 1 009 000. Co se týče mezinárodní přepravy mimo EU-28, největší počet cestujících byl zaznamenán ve Spojeném království, přesněji 76 021 000 osob, a na druhém místě bylo Německo se 70 664 000 osobami. Naopak nejmenší podíl v této přepravě mělo Lucembursko s 339 000 cestujícími.

V následující tabulce 3.8 je znázorněno top 10 zemí, jejichž letecká přeprava mezi nimi tvoří skoro 40 % leteckého provozu uvnitř EU v roce 2016 a 2017. Lze vidět, že v roce 2017 došlo k nárůstu cestujících ve všech zúčastněných zemích. Nejvíce osob cestovalo leteckou dopravou v roce 2017 mezi Spojeným královstvím a Španělskem. Jednalo se o 45 392 000 osob. Na desátém místě se umístila dvojice Itálie – Francie s celkovým počtem 11 430 000 osob (Eurostat, 2019).

Tabulka 3.8: Doprava v rámci EU dle zemí

Umístění	Dvojice zemí		2016		2017	
			Cestující (v tisících)	Podíl na celkové přepravě uvnitř EU- 28 (v %)	Cestující (v tisících)	Podíl na celkové přepravě uvnitř EU- 28 (v %)
1.	Spojené království	Španělsko	41638	9,6	45392	9,6
2.	Španělsko	Německo	27582	6,3	28534	6,
3.	Spojené království	Itálie	14123	3,2	15106	3,2
4.	Spojené království	Německo	13877	3,2	14608	3,1
5.	Itálie	Německo	13274	3	14062	3
6.	Itálie	Španělsko	12988	3	13982	3
7.	Francie	Španělsko	13028	3	13659	2,9
8.	Spojené království	Francie	12545	2,9	13475	2,8
9.	Spojené království	Irsko	12802	2,9	12856	2,7
10.	Itálie	Francie	10973	2,5	11430	2,4

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Co se týká přepravy cestujících mimo území EU-28, je znázorněna v tabulce 3.9. Nejvíce osob cestovalo do států Evropy, které nejsou členy EU. V roce 2017 to bylo celkem 134 960 689 osob, přičemž celkový podíl na letecké dopravě mimo EU-28 byl necelých 36 %. Na rozdíl od roku 2016 došlo k nárůstu o 7,1 %. Největší meziroční růst byl zaznamenán však v asijských státech bývalého SSSR, kde došlo k 38 % růstu. Pokračující pokles zaznamenala oblast Austrálie, a to o 4,1 %. Významný nárůst zaznamenala také severní Afrika. Ta po několikaletém meziročním poklesu, dosahovala v roce 2017 růstu 19,5 % (Eurostat, 2019).

Tabulka 3.9: Přeprava cestujících mimo území EU-28 v roce 2017

Region	Počet cestujících	Podíl na dopravě mimo EU (v %)	2016/2017 změna (v %)
Ostatní země Evropy (mimo EU)	134 960 689	35,9	7,1
Severní Amerika	73 332 569	19,5	7,1
Střední Amerika a Karibik	13 704 075	3,6	5,6
Jižní Amerika	12 703 182	3,4	4,1
Asijské státy bývalého SSSR	1 925 821	0,5	38,0
Blízký a Střední východ	50 528 570	13,4	9,8
Indický subkontinent	7 425 190	2,0	7,5
Dálný východ	34 084 061	9,1	9,3
Austrálie	556 061	0,1	-4,1
Severní Afrika	30 953 482	8,2	19,5
zbytek Afriky	15 726 211	4,2	7,8

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

3.3.2 Letecká doprava v České republice

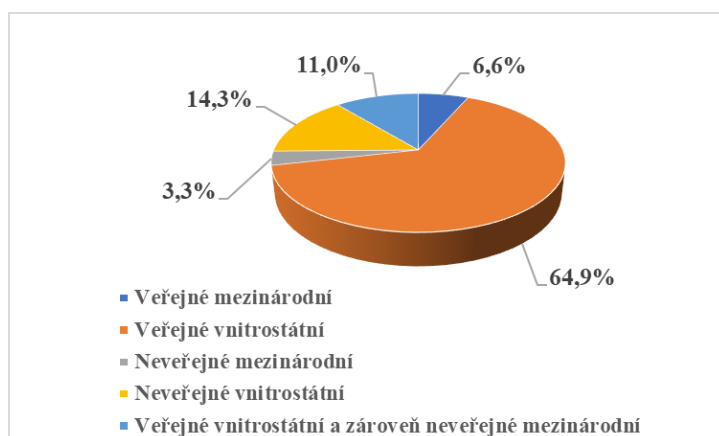
Leteckou dopravou se v České republice zabývají dvě organizace státní správy. Jedná se o *Úřad pro civilní letectví* a o *Ústav pro odborné zjišťování příčin leteckých nehod*. Organizace a podniků v civilním letectví ČR je více. Je to *Řízení letového provozu ČR*, *Letiště Praha, a.s.*, *Letecká amatérská asociace ČR*, *Aeroklub ČR/Aeroklub ČR letecká a provozní inspekce*, *Ústav leteckého zdravotnictví – Praha* a *Výzkumný a zkušební letecký ústav, a.s.* (Ministerstvo dopravy ČR, 2019). Letecká doprava v ČR je převážně mezinárodní a většina provozovaných letů je *pravidelných*, pouze určitá část letů jsou lety charterové, tedy *nepravidelné* (Svobodová, Věžník, Hofmann, 2013). Civilní letiště se dělí dle základního určení, provozních podmínek a vybavení na *vnitrostátní* a *mezinárodní*, a to v souladu se *zákonem č. 49/1997 Sb., o civilním letectví, ve znění pozdějších předpisů*. Vnitrostátní letiště jsou vybavena a určena pouze k cestování na území ČR, a mezinárodní letiště jsou určena na uskutečňování letů v rámci jedné země, tedy ČR, ale také k překročení vnějších hranic země. Dále lze dělit letiště podle charakteru na *veřejná* a *neveřejná*, přičemž veřejná letiště přijímají všechna letadla způsobilá tomuto letišti, a neveřejná přijímají letadla pouze po předchozí domluvě s provozovatelem letiště.

Největší a nejznámější jsou Letiště Václava Havla Praha, Letiště Leoše Janáčka Ostrava, Karlovy Vary a Brno-Tuřany. V roce 2004 byly letiště Karlovy Vary, Leoše Janáčka Ostrava a Brno-Tuřany převedeny do vlastnictví jednotlivých krajů, z důvodu zrušení

České správy letišť. **V posledních deseti letech začaly obce a kraje podporovat rozvoj a činnost regionálních letišť**, jelikož si uvědomili jejich důležitost v krajích. Podpora byla velmi nákladná, ať už z důvodu požadavků na technické vybavení a bezpečnost, nebo snahu o udržení tempa růstu přepravených osob. Dalším zatížením bylo zapojení, a především úprava jednotlivých letišť v ČR do schengenského prostoru, jelikož byla potřeba realizovat různá stavební, technická a administrativní opatření. Byla potřeba upravit terminály pro oddělení osob cestujících v schengenském prostoru a mimo schengenský prostor, což bylo ve většině případů řešeno výstavbou nových terminálů a budov. Také z bezpečnostního hlediska musely být prováděny modernizace zařízení a technologií, jako ochrana proti teroristickým útokům (Ministerstvo dopravy ČR, 2019).

Od roku 2013 až do roku 2017 (včetně), dosahoval počet letišť v České republice 91. Tato letiště se dělí na: *veřejné mezinárodní a vnitrostátní; neveřejné mezinárodní a vnitrostátní; veřejné vnitrostátní*, které jsou zároveň *neveřejné mezinárodní*. Z grafu 3.11 lze vidět, že největší podíl na celkovém počtu letišť mají letiště veřejné vnitrostátní, kterých bylo v roce 2017 celkem 59. Od roku 2013 je tento počet stejný, pouze v roce 2014 bylo v ČR těchto letišť 58. Druhý největší podíl patří letišťům neveřejným vnitrostátním. V roce 2017 jich bylo 13 a jejich počet se lišil pouze v letech 2013 a 2014, kdy letišť bylo 14. Dále s počtem 10, byly na území ČR v roce 2017 letiště veřejné vnitrostátní a zároveň neveřejné mezinárodní. Jejich počet byl odlišný pouze v roce 2013, kdy jich bylo 7. Co se týče letišť veřejných mezinárodních, v ČR jich bylo v roce 2017 celkem 6, a to již od roku 2013. Nejméně je letišť neveřejných mezinárodních. Jejich počet byl v roce 2013 celkem 5 a v následujících letech, včetně roku 2017, byl jejich počet 3. Letadel, která mají vzletovou hmotnost 9 000 kg a více, bylo v roce 2017 v ČR celkem 69, a počet letadel se vzletovou vzdáleností menší než 9 000 kg bylo téhož roku 1 210 (Ministerstvo dopravy ČR, 2017).

Graf 3.11: Rozdělení letišť v České republice v roce 2017



Zdroj: Ministerstvo dopravy ČR, 2017; vlastní zpracování, 2019

Obchodní letecká přeprava cestujících a její vývoj lze vidět v tabulce 3.10. Data obsahují přepravu českými obchodními leteckými dopravci. Počet přepravených osob se meziročně zvýšil o 11 %, a v roce 2017 dosáhl celkem 6 657 000 cestujících. Největší podíl na celkové přepravě má přeprava mezinárodní. V roce 2017 se jednalo o 6 628 000 cestujících, u vnitrostátní přepravy to bylo pouze 29 000 cestujících. Co se týče pravidelných a nepravidelných linek, více jsou využívány linky pravidelné. V roce 2017 pravidelnou přepravou cestovalo 5 446 000 osob a nepravidelnou 1 211 000 cestujících (Systém dopravních statistik, 2019).

Tabulka 3.10: Obchodní letecká přeprava cestujících (čeští obchodní letečtí dopravci), v tis. osob

Rok	Obchodní přeprava cestujících celkem	Z toho:			
		mezinárodní	vnitrostátní	pravidelná	nepravidelná
2004	5 750	5 687	63	4 220	1 531
2005	6 330	6 249	81	4 710	1 620
2006	6 710	6 601	108	4 935	1 775
2007	6 977	6 864	113	4 928	2 049
2008	7158	7040	118	5031	2127
2009	7354	7246	108	5072	2282
2010	7466	7386	80	5145	2321
2011	7525	7497	28	4974	2550
2012	6420	6396	24	3596	2824
2013	6155	6130	25	3887	2268
2014	5623	5593	30	3312	2311
2015	5 393	5 367	26	3 374	2 019
2016	6 000	5 976	24	4 044	1 956
2017	6 657	6 628	29	5 446	1 211

Zdroj: Systém dopravních statistik, 2019; vlastní zpracování, 2019

Samotné výkony letišť v ČR v osobní letecké dopravě jsou znázorněny v tabulce 3.11. Mezinárodní provoz činí většinu v celkové přepravě cestujících. V roce 2017 byla přeprava cestujících celkem 16 286 146 osob, z čehož 16 178 048 cestujících bylo v mezinárodním provozu a 67 506 osob ve vnitrostátním provozu. Počet cestujících ve vnitrostátním provozu se v posledních letech snižuje, zatímco v mezinárodním provozu se zvyšuje. Celkový mezinárodní provoz se skládá z poloviny počtem odletů a z druhé poloviny počtem příletů. V roce 2017 celkem 8 088 676 cestujících odletělo a 8 089 372 přiletělo na letiště v ČR. Ve vnitrostátním provozu v roce 2017 odletělo 29 815 osob a přiletělo 37 691 cestujících (ČSÚ, 2019).

Tabulka 3.11: Výkony letišť v České republice v osobní letecké dopravě

Rok	Přeprava cestujících celkem	Mezinárodní provoz	Vnitrostátní provoz
2004	10 125 143	9 953 387	171 756
2005	11 433 269	11 241 526	191 743
2006	12 329 375	11 950 591	378 784
2007	13 313 865	13 057 067	256 798
2008	13 629 278	13 468 711	160 567
2009	12 482 563	12 359 428	123 135
2010	12 343 811	12 136 914	206 897
2011	12 750 017	12 628 303	121 714
2012	11 835 014	11 651 791	90 557
2013	12 094 210	11 903 068	124 469
2014	12 143 429	11 991 005	88 670
2015	12 814 925	12 564 248	107 756
2016	13 751 509	13 589 720	82 642
2017	16 286 146	16 178 048	67 506

Zdroj: ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

3.3.3 Letiště v České republice

Mezinárodních veřejných letišť, která provozují pravidelné linky v České republice, je v současné době celkem pět. Jedná se o letiště Brno-Tuřany, letiště v Karlových Varech, letiště v Pardubicích, letiště Václava Havla Praha a letiště Leoše Janáčka Ostrava.

Historie *letiště Brno-Tuřany* začala rozhodnutím o stavbě v roce 1946, jako důsledek nedostačujícího travnatého letiště v Černovicích. Od roku 1982 spadalo letiště pod správu ministerstva obrany, a letecký provoz začal probíhat jen v době konání veletrhů. V roce 1989 získalo letiště statut veřejného mezinárodního civilního letiště, a to zejména kvůli zvyšujícímu zájmu o letiště. Poté od roku 1991 až do roku 2002 rozvoj a provoz letiště spadl pod Českou správu letišť. V roce 2002 začala letiště provozovat společnost Letiště Brno a.s., a od roku 2004

patří do majetku Jihomoravského kraje. Od roku 2005 je zavedena pravidelná linka na trase Brno – Londýn společností Ryanair (Brno airport, 2019).

Letecký provoz na *letišti v Karlových Varech* začal v roce 1931, a to na trati Praha – Mariánské Lázně – Karlovy Vary. V roce 1936 bylo letiště zařazeno do sítě evropských letišť. Mělo návaznost na spojení z Prahy do Vídně, Budapešti, Bělehradu, Berlína a Amsterdamu, ale i dalších měst. V roce 1938 mělo letiště spojení s celkem 11 městy v ČR. Ve válečném období bylo vážně poškozeno, a provoz byl obnoven v roce 1946. Spojení letiště bylo s Berlínem, Košicemi, Brnem, Ostravou a provozovalo nepravidelné linky do Vídně. V roce 1978 se každý den provozovalo 6 pravidelných linek. Téhož roku kvůli státním opatřením došlo k výraznému nárůstu cen letenek, a poptávka po cestování prudce klesla. Provoz na letišti nejprve klesl o 74 %, ovšem nakonec byl úplně zastaven. Od roku 1981 se udržovaly pouze sezónní lety mezi Karlovými Vary a Prahou s možností tranzitu. Od roku 1989 patří opět mezi mezinárodní letiště, a pravidelně se létá od roku 2018 do Moskvy (Letiště Karlovy Vary, 2016). Právě tato linka s největší pravděpodobností pomohla s růstem odbavených cestujících na letišti (Letiště Karlovy Vary, 2019).

Letiště v Pardubicích je známé díky pilotovi a konstruktérovi Ing. Janu Kašparovi, který zde létal. V minulosti letiště sloužilo pouze k vojenským účelům, a to až do roku 1993. Téhož roku byla založena společnost East Bohemian Airport a.s., která chtěla letiště využít pro civilní provoz. K tomu došlo oficiálně v roce 1995, kdy byl zahájen civilní provoz. Letiště bylo využíváno především pro charterové lety, a od roku 2000 se pravidelně využívá pro cestování na dovolené ve spolupráci s cestovní kanceláří Fischer a Synthesia. V letech 2005 a 2006 se tato spolupráce rozšířila o velký počet cestovních kanceláří, jako například Exim Tours, Alexandria, FIRO a Kovotour. Díky tomu se nabídla možnost cestovat například do Černé Hory, Řecka, Bulharska a Tuniska. Důležitou část provozu letiště tvoří charterové lety pro ruské cestovní kanceláře a od roku 2006 je v provozu pravidelná linka do Moskvy. V roce 2012 zahájila provoz další pravidelná linka do Petrohradu (Letiště Pardubice, 2019).

Letiště Václava Havla Praha vzniklo v roce 1937. Téhož roku bylo označeno za jedno z nejlepších v Evropě, a jeho moderní odbavovací hala se stala příkladem mnoha letišť v Evropě. Téhož roku zde přistálo první letadlo na lince Piešťany – Zlín – Brno – Praha, a tímto byl oficiálně zahájen provoz letiště Praha – Ruzyně. Ve stejný den byl uskutečněn první mezinárodní spoj na trase Vídeň – Praha – Berlín. Tento pravidelný spoj byl jediným, který zůstal v provozu během období války. V roce 1945 byl opět obnoven civilní provoz letiště. V 80. letech 20. století došlo k výraznému omezení vnitrostátní letecké přepravy, a to z důvodu

zrušení leteckého spojení na krátké vzdálenosti kvůli úspoře pohonných hmot, ale také díky zprovoznění dálnice Bratislava – Brno – Praha. Po několika rekonstrukcích bylo letiště schopno pojmout v terminále 4,8 milionů cestujících za rok. Počet cestujících rapidně stoupl, a zatímco v roce 1995 bylo na letišti odbaveno přes 3 miliony osob, v roce 2001 to bylo 6 milionů cestujících. V roce 2012 došlo ke změně názvu letiště z Praha – Ruzyně na nynější Letiště Václava Havla Praha (Letiště Praha, 2018). V současnosti má letiště celkem 2 terminály pro osobní dopravu. Z terminálu T1 se cestuje do zemí mimo schengenský prostor, a z terminálu T2 do zemí schengenského prostoru (Wikipedie, 2019). Jedná se o největší a nejvytíženější letiště v ČR. Počet odbavených cestujících na pražském letišti od roku 2013 neustále roste (Letiště Praha, 2019).

Historie *letiště Leoše Janáčka Ostrava* sahá až do let 1909 až 1914. V obci Harty žili bratři Žurovcové, kteří prováděli své letecké průkopnické pokusy. Po první světové válce létali s letadlem z válečných přebytků, ovšem jejich snahu ukončil nedostatek financí. Oblast, kde se nachází letiště dnes, byla poprvé využita v roce 1939 k leteckému provozu německou Luftwaffe jako polní letiště. V roce 1945 jej využívala československá smíšená divize. Poté se ovšem oblast letiště vrátila k zemědělské výrobě. V roce 1956 začala výstavba současného letiště, které v té době sloužilo i k potřebám armády. V roce 1959 se zahájil civilní provoz, a byl zde přemístěn veškerý provoz z nevyhovujícího letiště v Ostravě-Hrabůvce. Letový provoz zahrnoval především vnitrostátní lety, ale i lety nepravidelné zahraniční. Roku 1993 se činnost vojenské části letiště ukončila, a provoz letiště patřil České správě letišť až do roku 2004, kdy bylo letiště převedeno do vlastnictví Moravskoslezského kraje (Letiště Ostrava, a.s., 2015). Název letiště se změnil v roce 2006 z původního Ostrava-Mošnov na současné letiště Leoše Janáčka Ostrava (Wikipedie, 2019).

4 Zhodnocení využití letecké dopravy a jejího vlivu na cestovní ruch a rozvoj v České republice se zaměřením na Moravskoslezský kraj

Tato kapitola je věnována zhodnocení využívání letecké dopravy, zejména v Moravskoslezském kraji. Nejprve je provedena analýza letecké dopravy v České republice pomocí ekonometrického modelu – regresivního modelu, jehož cílem je zjistit vztah mezi počtem přepravených osob leteckou dopravou v České republice, celkovým počtem přepravených osob osobní dopravou, HDP a počtem zaměstnaných osob v České republice. Následně je v rámci cestovního ruchu a letecké dopravy analyzováno postavení Letiště Leoše Janáčka Ostrava v Moravskoslezském kraji. V závěru kapitoly je zhodnoceno využití letecké dopravy na Letišti Leoše Janáčka Ostrava na základě provedeného dotazníkového šetření.

4.1 Hodnocení využití letecké dopravy pomocí ekonometrického modelu

Využití letecké dopravy na úrovni ČR je hodnoceno na základě počtu přepravených osob leteckou dopravou. Cílem zvoleného regresivního modelu je tak hodnocení vztahu mezi vybranými veličinami cestovního ruchu, dopravy, ekonomického výstupu a trhu práce. V modelu je zkoumán vztah mezi počtem přepravených osob leteckou dopravou v České republice s celkovým počtem přepravených osob osobní dopravou, HDP a s počtem zaměstnaných osob v České republice. V původním modelu měl být porovnáván vztah také s ukazatelem průměrné hrubé měsíční mzdy, ovšem kvůli velmi významnému vztahu s ostatními ukazateli, byl ukazatel z modelu vyřazen. Veličiny jsou zkoumány v období od 2. čtvrtletí roku 2010 do 1. čtvrtletí roku 2018. Data byla čerpána z databáze Českého statistického úřadu² a model byl zpracován prostřednictvím statistického softwaru IBM SPSS Statistics, verze 25.0.

Y – Počet přepravených osob leteckou dopravou (tis. osob)

X₁ – Celkový počet přepravených osob osobní dopravou (zahrnuto: železniční, silniční, letecká a městská hromadná doprava), v tis. osob

X₂ – Hrubý domácí produkt (mil. Kč)

X₃ – Průměrná hrubá měsíční mzda, na přepočtené počty zaměstnanců (Kč)

² Tabulka s výchozími hodnotami veličin je uvedena v příloze č. 1.

X_4 – Počet zaměstnaných ve věku 15 a více let (tis. osob)

Cílem modelu je posoudit vztah Y_t s X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} a X_{4t} . Tuto hypotézu je možné vyjádřit následující rovnicí:

$$Y_t = f(X_{1t}, X_{2t}, X_{3t}, X_{4t}) \quad (4.1)$$

Rovněž je analyzován vztah jednotlivých proměnných na Y :

$Y_t = f(X_{1t})$ očekává se negativní závislost, tzn. při zvýšení X_{1t} se sníží Y_t

$Y_t = f(X_{2t})$ očekává se pozitivní závislost, tzn. při zvýšení X_{2t} se zvýší Y_t

$Y_t = f(X_{3t})$ očekává se negativní závislost, tzn. při zvýšení X_{3t} se sníží Y_t

$Y_t = f(X_{4t})$ očekává se negativní závislost, tzn. při zvýšení X_{4t} se sníží Y_t

4.1.1 Formulace stochastického regresivního modelu

Nejdříve je použit jednoduchý model, který obsahuje pět proměnných. Jednu nezávislou (Y_t) a čtyři proměnné (X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} , X_{4t}).

$$Y_t = f(X_{1t}, X_{2t}, X_{3t}, X_{4t}) \quad (4.2)$$

Matematický model

$$Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot X_{1t} + \beta_3 \cdot X_{2t} + \beta_4 \cdot X_{3t} + \beta_5 \cdot X_{4t} \quad (4.3)$$

Y_t vysvětlovaná proměnná v čase t (závislá)

X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} , X_{4t} vysvětlující proměnné v čase t (nezávislé)

β_1 úrovněová konstanta

β_2 , β_3 , β_4 , β_5 regresní koeficienty

Ekonometrický model

Ekonometrický model vzniká přidáním náhodné složky u_t k matematickému modelu.

$$Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot X_{1t} + \beta_3 \cdot X_{2t} + \beta_4 \cdot X_{3t} + \beta_5 \cdot X_{4t} + u_t \quad (4.4)$$

Y_t vysvětlovaná proměnná v čase t (závislá)

X_{1t} , X_{2t} , X_{3t} , X_{4t} vysvětlující proměnné v čase t (nezávislé)

β_1	úrovňová konstanta
β_2	regresní koeficient, jestliže se X_{1t} zvýší o 1 tis. osob, pak Y_t se sníží o 1 tis. osob
β_3	regresní koeficient, jestliže se X_{2t} zvýší o 1 tis. Kč, dojde ke zvýšení Y_t o 1 tis. Kč
β_4	regresní koeficient, jestliže se X_{3t} zvýší o 1 tis. Kč, dojde ke snížení Y_t o 1 tis. Kč.
β_5	regresní koeficient, jestliže se X_{4t} zvýší o 1 tis. osob, dojde ke snížení Y_t o 1 tis. osob
u_t	náhodná složka v čase t

4.1.2 Analýza vstupních časových řad modelu

Analýza časových řad zkoumá dynamiku ekonomických jevů, její projevy změn v čase a její příčiny. V časových řadách se nenachází žádné chybějící hodnoty. Proměnné Y_t , X_{1t} a X_{2t} byly transformovány na logaritmus a proměnná X_{4t} byla transformována na diferenci, přičemž logaritmus je v procentuálním vyjádření a difference vyjadřuje rozdíl. Jelikož u proměnných X_{2t} , X_{3t} a X_{4t} je vysoká párová korelace (viz. níže), byla z modelu odstraněna proměnná X_{3t} .

Tabulka 4.1: Deskriptivní statistika původního modelu

	Y_t	X_{1t}	X_{2t}	X_{3t}	X_{4t}
Počet N	32	32	32	32	32
Minimum	592,1	623638	935801	23372	4834,9
Maximum	2923,7	761533	1333647	31661	5262,7
Střední hodnota	1585,42	685713	1099576	26233,3	5011,57
Směrodatná odchylka	756,952	37081	106119	2129,53	128,61
Šikmost	0,585	0,169	0,483	0,744	0,7
Špičatost	-1,021	-0,721	-0,717	-0,044	-0,769

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

V tabulce 4.1 je znázorněna deskriptivní statistika vstupních časových řad původního modelu. Počet pozorování je 32. Minimální hodnota proměnné Y_t se nachází v 1. čtvrtletí v roce 2015 a maximum ve 3. čtvrtletí v roce 2017. Minimum X_{1t} se nachází ve 3. čtvrtletí v roce 2013 a maximum ve 4. čtvrtletí v roce 2010. Co se týče X_{2t} a X_{3t} , minimální hodnota obou

proměnných se nachází v 1. čtvrtletí v roce 2011 a maximální hodnota ve 4. čtvrtletí v roce 2017. Maximální hodnota X_{4t} se taktéž nachází ve 4. čtvrtletí v roce 2017, ale hodnota minimální je v 1. čtvrtletí v roce 2012. Šikmost je u všech proměnných pozitivní a špičatost negativní.

Tabulka 4.2: Deskriptivní statistika korigovaného modelu

	$\ln Y_t$	$\ln X_{1t}$	$\ln X_{2t}$	dX_{4t}
Počet N	32	32	32	32
Minimum	7,03	13,37	13,81	-35,48
Maximum	7,79	13,53	14,08	54,98
Střední hodnota	7,3596	13,4375	13,9067	13,4931
Směrodatná odchylka	0,16936	0,03738	0,08972	18,63319
Šikmost	0,460	0,326	0,545	-0,099
Špičatost	0,348	-0,069	-1,152	0,832

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

V tabulce 4.2 je znázorněna deskriptivní statistika korigovaného modelu. Počet pozorování v časových řadách je taktéž 32. Hodnota $\ln Y_t$ je nejnížší v prvním a v posledním čtvrtletí daného roku. Minimální hodnota $\ln Y_t$ v pozorovaných letech byla v 1. čtvrtletí v roce 2015. Maximální hodnota byla ve 1. čtvrtletí v roce 2011. Nejnížší hodnota $\ln X_{1t}$ byla ve 4. čtvrtletí v roce 2011 a ve 4. čtvrtletí v roce 2016 byla maximální. Nejnížší hodnota $\ln X_{2t}$ byla zaznamenána ve 2. a 3. čtvrtletí v roce 2010 a v 1. čtvrtletí v roce 2011. Maximální hodnoty bylo dosaženo v 1. čtvrtletí v roce 2018. Ukazatel dX_{4t} dosahoval minimální hodnoty ve 4. čtvrtletí v roce 2011 a maximální hodnoty v 1. čtvrtletí v roce 2016. Co se týče šikmosti, je u všech ukazatelů kromě dX_{4t} pozitivní a špičatost je u $\ln Y_t$ a $\ln X_{1t}$ také pozitivní³.

Jelikož je tento model sestaven z dat čtvrtletních, tedy krátkodobých časových řad, byla provedena dekompozice časových řad, tedy *sezonní očištění*.

V tabulce 4.3 jsou zobrazeny korelační koeficienty časových řad původního modelu. Lze vidět, že hodnota párové korelace mezi proměnnými přesahuje hodnotu 0,8, což ukazuje na *multikolinearitu* v modelu. Mezi vysvětlujícími proměnnými by měla být závislost co nejmenší, naopak u vysvětlující a vysvětlované by měla být co největší. U proměnných X_{2t} , X_{3t} a X_{4t} je vysoká párová korelace. Časové řady by měly být transformovány tak, aby se tato

³ Grafy deskriptivní statistiky se nachází v příloze č. 1.

korelace mezi vysvětlujícími proměnnými co nejlépe upravila a zmírnila. Proto byla z modelu odstraněna proměnná X_{3t} a model byl transformován na nejlepší možnou variantu:

$$\ln Y_t = f(\ln X_{1t}, \ln X_{2t}, dX_{4t}) \quad (4.5)$$

Tabulka 4.3: Korelační koeficienty časových řad původního modelu

			X_{1t}	X_{2t}	X_{3t}	X_{4t}
Y_t	Pearson Correlation	1	-,506**	0,006	-0,253	-0,037
	Sig. (2-tailed)		0,003	0,974	0,162	0,839
	N	32	32	32	32	32
X_{1t}	Pearson Correlation	-,506**	1	,380*	,537**	0,341
	Sig. (2-tailed)	0,003		0,032	0,002	0,056
	N	32	32	32	32	32
X_{2t}	Pearson Correlation	0,006	,380*	1	,934**	,946**
	Sig. (2-tailed)	0,974	0,032		0,000	0,000
	N	32	32	32	32	32
X_{3t}	Pearson Correlation	-0,253	,537**	,934**	1	,908**
	Sig. (2-tailed)	0,162	0,002	0,000		0,000
	N	32	32	32	32	32
X_{4t}	Pearson Correlation	-0,037	0,341	,946**	,908**	1
	Sig. (2-tailed)	0,839	0,056	0,000	0,000	
	N	32	32	32	32	32

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

Korelační koeficienty časových řad korigovaného modelu jsou znázorněny v tabulce 4.4. Zde lze vidět, že multikolinearita byla transformací odstraněna.

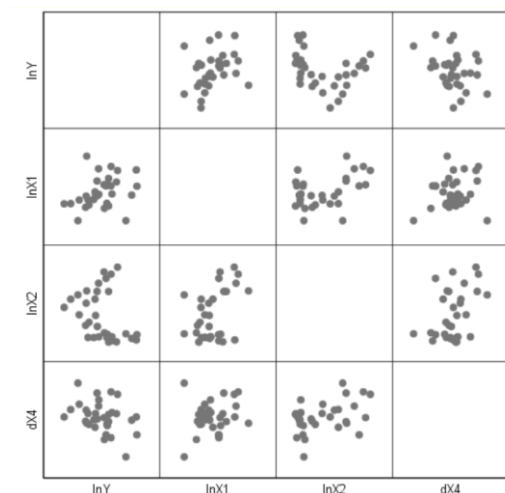
Tabulka 4.4: Korelační koeficienty časových řad korigovaného modelu

		$\ln Y_t$	$\ln X_{1t}$	$\ln X_{2t}$	dX_{4t}
$\ln Y_t$	Pearson Correlation	1	0,315	-0,280	-0,334
	Sig. (2-tailed)		0,080	0,120	0,062
	N	32	32	32	32
$\ln X_{1t}$	Pearson Correlation	0,315	1	,427*	0,203
	Sig. (2-tailed)	0,080		0,015	0,264
	N	32	32	32	32
$\ln X_{2t}$	Pearson Correlation	-0,280	,427*	1	,410*
	Sig. (2-tailed)	0,120	0,015		0,020
	N	32	32	32	32
dX_{4t}	Pearson Correlation	-0,334	0,203	,410*	1
	Sig. (2-tailed)	0,062	0,264	0,020	
	N	32	32	32	32

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

V grafu 4.1 je znázorněn funkční vztah závislosti časových řad modelu. Lze vidět, že vztah mezi $\ln Y_t$ a $\ln X_{1t}$ je pozitivní, tudíž pokud poroste jedna proměnná, poroste i druhá. Negativní vztah je mezi $\ln X_{2t}$ a dX_{4t} a $\ln Y_t$, což znamená, že pokud proměnné budou klesat, $\ln Y_t$ se bude zvyšovat. Tyto vztahy odpovídají hypotéze koeficientů uvedené níže.

Graf 4.1: Funkční vztah závislosti časových řad



Zdroj: vlastní výpočty, 2019

V níže uvedené tabulce 4.5 jsou zobrazeny původní a korigované formulace modelu. Model se korigoval z důvodu zmírnění nebo odstranění nestacionarity. V časových řadách se nenachází žádné chybějící hodnoty. Odlehlé hodnoty se nachází u proměnné Y_t a dX_{4t} , ovšem ani v jednom z případů nebyly extrémně odlehlé, tudíž byly nahrazeny⁴.

Tabulka 4.5: Srovnání formulací původního a korigovaného modelu

Původní model	Korigovaný model
Ekonomická formulace modelu	
$Y_t = f(X_{1t}, X_{2t}, X_{3t}, X_{4t})$	$\ln Y_t = f(\ln X_{1t}, \ln X_{2t}, dX_{4t})$
Matematická formulace modelu	
$Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot X_{1t} + \beta_3 \cdot X_{2t} + \beta_4 \cdot X_{3t} + \beta_5 \cdot X_{4t}$	$\ln Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot \ln x_{1t} + \beta_3 \cdot \ln x_{2t} + \beta_4 \cdot d_{x4t}$
Ekonometrická formulace modelu	
$Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot X_{1t} + \beta_3 \cdot X_{2t} + \beta_4 \cdot X_{3t} + \beta_5 \cdot X_{4t} + u_t$	$\ln Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot \ln x_{1t} + \beta_3 \cdot \ln x_{2t} + \beta_4 \cdot d_{x4t} + u_t$

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

⁴ Grafy boxplotů se nachází v příloze č. 1.

Hypotézy koeficientů:

β_1	úrovňová konstanta
β_2	regresní koeficient, očekává se pozitivní závislost, tzn. při zvýšení X_{1t} se Y_t zvýší
β_3	regresní koeficient, očekává se negativní závislost, tzn. při zvýšení X_{2t} se Y_t sníží
β_4	regresní koeficient, očekává se negativní závislost, tzn. při zvýšení X_{4t} se Y_t sníží

4.1.3 Statistická verifikace korigovaného modelu

Statistická verifikace testuje významnost regresivních koeficientů. V tomto případě je testování modelu provedeno na hladině významnosti 15 %, a to z toho důvodu, že významnost koeficientu β_1 v korigovaném modelu byla 0,137, tudíž je příliš vysoká a testování nemůže být provedeno na menší hladině významnosti. K vypočtení F_{krit} a t_{krit} byl použit tabulkový procesor Microsoft Office Excel.

T-test

Formulace hypotéz:

$H_0: \beta_{2,3,4} = 0$ (koeficient je statisticky nevýznamný)

$H_1: \beta_{2,3,4} \neq 0$ (koeficient je statisticky významný)

$$t_{vyp} = \frac{\hat{\beta}_n}{\sigma_{\hat{\beta}_n}}; \text{ kde } n = 2,3,4 \quad (4.6)$$

$$t_{krit} = \text{TINV}(\alpha; n-k) = \text{TINV}(0,15;28) \quad (4.7)$$

Vypočtené hodnoty jsou znázorněny v tabulce 4.6.

Tabulka 4.6: T-test

	t_{vyp}	t_{krit}	Významnost
$\ln X_{1t}$	3,272	1,48	0,003
$\ln X_{2t}$	-2,229		0,034
dX_{4t}	-1,719		0,097

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

Jelikož je $t_{vyp}(\beta_{2,3,4}) > t_{krit}(1,48)$, hypotéza H_0 na hladině významnosti 15 % se zamítá a přijímá se hypotéza H_1 na hladině významnosti 15 %. Znamená to, že parametry β_2 , β_3 a β_4 jsou statisticky významné.

F-test

Formulace hypotéz:

$H_0: \beta_2 = \beta_3 = \beta_4 = 0$ (model není statisticky významný jako celek)

$H_1: \beta_2 \neq 0 \vee \beta_3 \neq 0 \vee \beta_4 \neq 0$ (model je statisticky významný jako celek)

$$F_{krit} = FINV(\alpha; k-1; n-k) = FINV(0,15; 3; 28) = 1,92 \quad (4.8)$$

$$F_{vyp} = 5,604 \text{ (dostupné v tabulce ANOVA)} \quad (4.9)$$

Protože $F_{vyp}(5,604) > F_{krit}(1,92)$, hypotéza H_0 se zamítá na hladině významnosti 15 %, a model je statisticky významný jako celek.

4.1.4 Ekonometrická verifikace korigovaného modelu

Ekonomickou verifikací se ověřují předpoklady modelu a jeho významnost.

Autokorelace

Zda se v modelu nachází autokorelace bylo zjištěno pomocí *Durbinova modifikovaného asymptotického testu (DW test)*. V tabulce 4.7 je znázorněn souhrn modelu.

Tabulka 4.7: Souhrn modelu

Model Summary ^b					
Model	R	R Square	Adjusted R Square	Std. Error of the Estimate	Durbin-Watson
1	,613 ^a	,375	,308	,12572	1,441

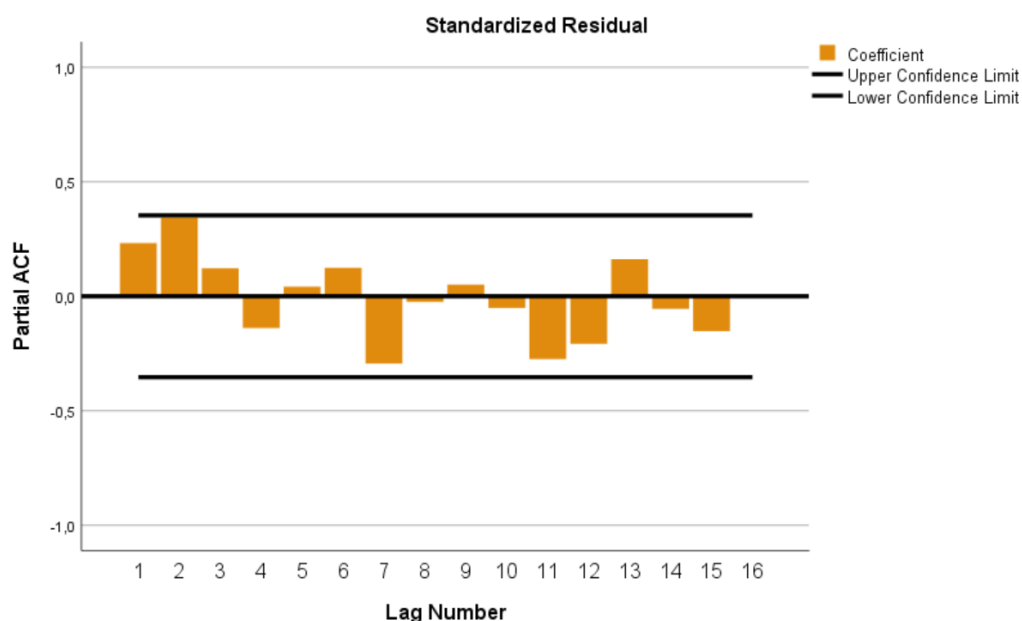
a. Predictors: (Constant), dX4, lnX1, lnX2

b. Dependent Variable: lnY

Zdroj: vlastní výpočty, 2019

Díky grafu 4.2 je možné určit individuální řád, který se podílí na zpoždění. Musí být splněna podmínka, aby se v grafu 85 % hodnot nacházelo v intervalu $(-1,44; +1,44)$. Nad horní hranici se nachází pozitivní rezidua a pod dolní hranici se nachází negativní rezidua. Lze vidět, že v modelu se autokorelace nachází pouze minimální, a to v 1. řádu.

Graf 4.2: Parciálně autokorelační graf reziduální složky



Zdroj: vlastní výpočty, 2019

Formulace hypotéz:

$H_0: \rho = 0$ (autokorelace 1. řádu není významná)

$H_1: \rho \neq 0$ (autokorelace 1. řádu je významná)

$$d_{vyp} = DW = 1,441 \quad (4.10)$$

$$d_L = 1,039^5 \quad (4.11)$$

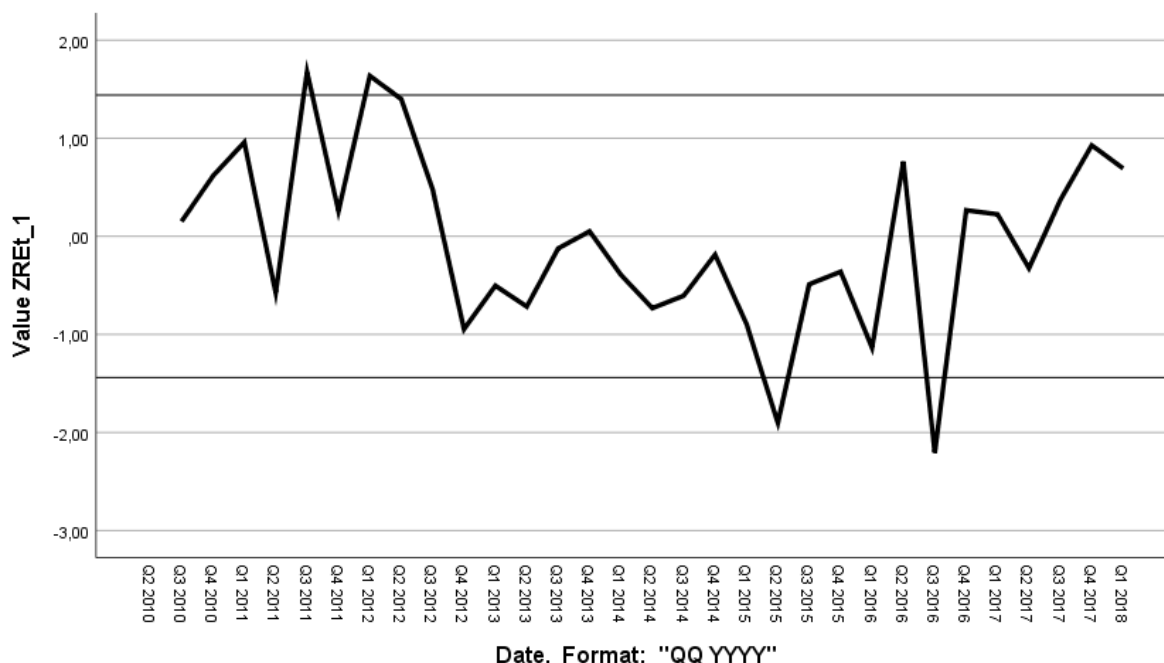
$$d_U = 1,428^4 \quad (4.12)$$

Jelikož $d_{vyp} (1,441) > d_L (1,039)$, přijímá se hypotéza H_0 a zamítá se hypotéza H_1 na hladině významnosti 15 %. Tímto se potvrzuje, že v modelu neexistuje autokorelace.

V grafu 4.3 je znázorněn vývoj standardizovaných reziduí ve sledovaném období. Standardizovaná rezidua by měla být rozmístěna v intervalu $(-1,44; +1,44)$ pro normální rozdělení a vývoj by měl být náhodný.

⁵ Údaj z tabulek Durbin-Watson.

Graf 4.3: Vývoj standardizovaných reziduí



Zdroj: vlastní výpočty, 2019

Vývoj standardizovaných reziduí nám napovídá o obecné přítomnosti autokorelace v modelu. Jelikož pouze 4 hodnoty přesahují konfidenční interval a my máme 32 měření, lze říci, že na 15 % hladině významnosti zde autokorelace neexistuje.

32 (N) 100 %

4 x %

x = 12,5 % (4.13)

Heteroskedasticita

Jedná se o další metodu odstranění autokorelace. Zjišťuje se pomocí *Whiteova obecného testu*. Heteroskedasticita byla testována na korigovaném modelu, pro u_t je model:

$$\hat{u}_t^2 = \lambda_1 + \lambda_2 \cdot (\ln x_1) + \lambda_3 \cdot (\ln x_2) + \lambda_4 \cdot (dx_4) + \lambda_5 \cdot (\ln x_1)^2 + \lambda_6 \cdot (\ln x_2)^2 + \lambda_7 \cdot (dx_4)^2 + \lambda_8 \cdot (\ln x_1 \cdot \ln x_2) + \lambda_9 \cdot (\ln x_1 \cdot dx_4) + \lambda_{10} (\ln x_2 \cdot dx_4) + \epsilon_t \quad (4.14)$$

Formulace hypotéz:

H_0 : $\lambda_2 = \lambda_3 = \lambda_4 = \lambda_5 = \lambda_6 = \lambda_7 = \lambda_8 = \lambda_9 = \lambda_{10} = 0$ (v modelu existuje homoskedasticita)

H_1 : $\lambda_2 \neq 0 \vee \lambda_3 \neq 0 \vee \lambda_4 \neq 0 \vee \lambda_5 \neq 0 \vee \lambda_6 \neq 0 \vee \lambda_7 \neq 0 \vee \lambda_8 \neq 0 \vee \lambda_9 \neq 0 \vee \lambda_{10} \neq 0$ (v modelu existuje heteroskedasticita)

$$\chi_{vyp}^2 = N \cdot R_N^2 = 32 \cdot 0,104 = 3,328 \quad (4.15)$$

$$\chi_{krit}^2(df) = CHIINV(\alpha; k-1) = CHIINV(0,15;9) = 13,28 \quad (4.16)$$

Protože $\chi_{vyp}^2(3,328) < \chi_{krit}^2(13,28)$, přijímá se hypotéza H_0 na hladině významnosti 15 %. V modelu existuje homoskedasticita, ale pro malý počet pozorování není významná.

Multikolinearita

Multikolinearita poukazuje na lineární závislost mezi proměnnými. Byla zjištěna pomocí hodnoty *Variance Inflation Factor (VIF)* a *míry tolerance (TOL)*.

Formulace hypotéz:

H_0 : v modelu se nenachází významná multikolinearita

H_1 : v modelu se nachází významná multikolinearita

$$VIF_i = \frac{1}{1 - R_{x_i}^2} = \frac{1}{1 - 0,375} = 1,6 \quad (4.17)$$

$$TOL_i = \frac{1}{VIF} = \frac{1}{1,6} = 0,625 \quad (4.18)$$

Pokud je hodnota *VIF* menší než 10, jako v tomto případě, multikolinearita v modelu není významná. Hodnota *TOL* je větší než 0,1 tudíž se jedná o slabou multikolinearitu, kterou již nelze zmírnit.

Specifikace modelu

Při specifikaci modelu se testuje, zda obsahuje vše, co je potřeba. V modelu např. může být jiná závislost než lineární a nemusí být zahrnuty některé proměnné. Správnost modelu se ověřuje pomocí *Ramsey RESET testu*.

Formulace hypotéz:

H_0 : regresní model je správně specifikován

H_1 : regresní model není správně specifikován

$$F_{vyp} = \frac{\frac{R_N^2 - R_O^2}{df_1}}{\frac{1 - R_N^2}{df_2}} = \frac{\frac{0,377 - 0,375}{2}}{\frac{1 - 0,377}{27}} = 0,04 \quad (4.19)$$

$$F_{krit} = FINV(\alpha; df_1; n-k) = FINV(0,15; 2; 27) = 2,04 \quad (4.20)$$

Protože $F_{vyp}(0,04) < F_{krit}(2,04)$, hypotéza H_0 se přijímá na hladině významnosti 15 % a hypotéza H_1 se zamítá. Model je tedy správně specifikován.

Normalita reziduální složky

Při vývoji reziduální složky by měla mít normální rozdělení a střední hodnotu rovnou nule. Pokud by to tak nebylo, mohlo by dojít k neplatnosti testů. Normalita reziduální složky je testována pomocí *Jarque-Bera testu* a *grafického testu P-P plot*.

Formulace hypotéz:

H_0 : výběrové rozdělení náhodné složky pochází z normálního rozdělení

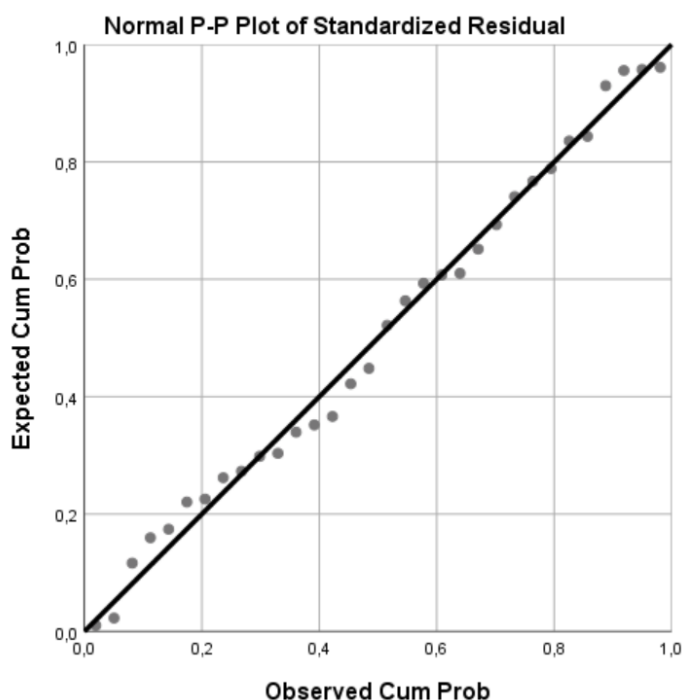
H_1 : výběrové rozdělení náhodné složky nepochází z normálního rozdělení

$$\chi_{vyp}^2 = n \cdot \left[\frac{s^2}{6} + \frac{(k-3)^2}{24} \right] = 32 \cdot \left[\frac{(-0,128)^2}{6} + \frac{(-0,007-3)^2}{24} \right] = 12,03 \quad (4.21)$$

$$\chi_{krit}^2 = CHIINV(\alpha; 3) = CHIINV(0,15; 3) = 5,317 \quad (4.22)$$

Jelikož $\chi_{vyp}^2(12,03) > \chi_{krit}^2(5,317)$, hypotéza H_0 se zamítá na hladině významnosti 15 % a přijímá se hypotéza H_1 , tedy že výběrové rozdělení náhodné složky nepochází z normálního rozdělení. Test je ovšem zkreslen malým počtem měření, protože daný test je definován pro více než 200 měření.

Graf 4.4: P–P plot



Zdroj: vlastní výpočty, 2019

V grafu 4.4 je znázorněno testování normality pomocí grafu P–P plot. Lze vidět mírné difference mezi diagonálou a kvantilovými body. I přes mírné vychýlení však vypovídá o tom, že model je na základě grafické analýzy vyhodnocen jako model s rozdělením normálním.

4.1.5 Ekonomická verifikace nejlépe korigovaného modelu

Nejlépe korigovaný model je následující:

$$\ln Y_t = \beta_1 + \beta_2 \cdot \ln x_{1t} + \beta_3 \cdot \ln x_{2t} + \beta_4 \cdot d_{x4t} + u_t \quad (4.23)$$

β_1 úrovněová konstanta

β_2 regresní koeficient, při zvýšení X_{1t} o 1 % dojde ke zvýšení Y_t o 2,187 %

β_3 regresní koeficient, při zvýšení X_{2t} o 1 % dojde ke snížení Y_t o 0,666 %

β_4 regresní koeficient, při zvýšení X_{4t} o 1 tis. osob dojde ke snížení čtvrtletní změny Y_t o 0,002 tis. osob

Hodnota R^2 je v lineárním regresivním modelu rovna 0,375 a hodnota R_{adj}^2 je 0,613. Statisticky významné jsou všechny parametry β , ale i model jako celek. Autokorelace v modelu není významná a multikolinearita je velmi slabá. Vyskytuje se zde homoskedasticita, ovšem ta

také není příliš významná, a to kvůli malému počtu měření. Model je správně specifikován a pochází z normálního rozdělení.

Pomocí modelu se ukázalo, že pokud se zvýší HDP nebo počet zaměstnaných osob, počet osob přepravených leteckou dopravou klesne. To lze vysvětlit nedostatkem času a nahrazením potřeb jinými. Model potvrdil fakt, že pokud se bude zvyšovat počet přepravených osob leteckou dopravou, bude se zvyšovat i celkový počet přepravených osob osobní dopravou, která zahrnuje právě dopravu leteckou. Ve sledovaném období působily na proměnné dozvuky hospodářské krize, proto nedocházelo zároveň ke zvyšování HDP, počtu zaměstnaných osob a počtu přepravených osob leteckou dopravou, ale naopak počet letecky přepravených osob klesal.

4.2 Analýza využití letecké dopravy na letišti Leoše Janáčka v Moravskoslezském kraji

Letiště Leoše Janáčka Ostrava se nachází v Moravskoslezském kraji a je využíváno jak jeho občany, tak i občany ze sousedního Zlínského a Olomouckého kraje. Moravskoslezský kraj je významným centrem rozvoje podnikání, kultury a společenského života. Životní úroveň v kraji se neustále zvyšuje, tak jako návštěvnost kraje, zvyšuje se atraktivita regionu v oblasti cestovního ruchu, dochází ke zlepšení stavu životního prostředí, a především se zvyšuje kvalita železniční a silniční dopravní sítě. V oblasti průmyslu a obchodu patří kraj mezi nejvýznamnější průmyslové regiony ve střední Evropě. Působí zde mnoho firem, které se zabývají hi-tech produkty, tradičními obory a špičkovými technologiemi. Firmy se prosazují zejména v elektronice, automobilovém průmyslu, elektrotechnice a v informačních technologiích. Samotné letiště leží uprostřed průmyslové zóny Ostrava – Mošnov. Jeho rozloha je celkem 200 ha. V kraji je dohromady dalších 14 průmyslových zón, které jsou obsazené a 35 zón se nachází ve fázi příprav (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

Tabulka 4.8: Vybrané ukazatelé Moravskoslezského kraje

Rok	Ukazatelé						
	Počet obyvatel celkem (stav k 31. 12.)	Průměrný věk obyvatel (stav k 31. 12.)	Hrubý domácí produkt (HDP)	Podíl kraje na HDP České republiky	Zaměstnaní (pracující v kraji) celkem	Průměrná hrubá měsíční mzda	Obecná míra nezaměstnanosti
	osoby	roky	mil. Kč	%	tis. osob	Kč	%
2007	1 249 897	39,9	383 752	10,0	542,9	19 263	8,5
2008	1 250 255	40,2	403 644	10,0	552,7	20 730	7,4
2009	1 247 373	40,4	379 817	9,7	538,5	21 136	9,7
2010	1 243 220	40,6	388 775	9,8	528,9	21 455	10,2
2011	1 230 613	40,9	405 979	10,1	528,1	22 111	9,3
2012	1 226 602	41,2	408 739	10,1	534,4	22 364	9,5
2013	1 221 832	41,5	397 261	9,7	534,4	22 396	9,9
2014	1 217 676	41,8	419 985	9,7	539,6	22 997	8,6
2015	1 213 311	42,0	439 933	9,6	540,5	23 712	8,1
2016	1 209 879	42,2	453 860	9,5	557,4	24 545	6,9
2017	1 205 886	42,5	474 307	9,4	569,2	26 162	4,7

Zdroj: ČSÚ, 2016; vlastní zpracování, 2019

V tabulce 4.8 jsou znázorněny vybrané ukazatelé v Moravskoslezském kraji od roku 2007 až do roku 2017. Jedná se o počet obyvatel, jejich průměrný věk, HDP a jeho podíl na celkovém HDP v ČR, počet osob zaměstnaných v kraji, průměrná hrubá mzda v kraji a podíl nezaměstnaných osob ve věku 15-64 let. Lze vidět, že celkový počet obyvatel se snižuje a v roce 2017 žilo v kraji 1 205 886 osob. Jejich průměrný věk se naopak zvyšuje, a zatímco v roce 2007 dosahoval necelých 40 let, v roce 2017 tomu bylo 42,5 let. HDP se za zobrazených deset let zvýšilo o téměř 100 000 mil. Kč, ovšem podíl HDP kraje na celkovém HDP v České republice se snižuje. V roce 2017 dosahovalo HDP v kraji hodnoty 474 307 mil. Kč a podíl na celorepublikovém HDP byl 9,4 %. HDP na 1 obyvatele bylo v roce 2017 v kraji 392 827 Kč. Nezaměstnanost v kraji je ve srovnání v průměrnou nezaměstnaností v ČR vysoká, ačkoliv pro samotný kraj je v současnosti jedna z nejnižších. Podíl nezaměstnaných osob v roce 2017 činil v kraji 4,7 % a v průměrná nezaměstnanost v ČR byla téhož roku 2,9 %. Počet zaměstnaných osob v kraji byl 569,2 tis. Průměrná hrubá mzda se postupně také zvyšuje a posledním zveřejněném roce dosahovala 26 162 Kč (ČSÚ, 2016).

Jako základní charakteristiku letiště lze zmínit fakt, že je umístěno na strategickém místě mezi Polskem, Slovenskem a Českou republikou. Díky své poloze je letiště Leoše Janáčka považováno za významnou vstupní oblast do těchto států. Provoz na letišti je nepřetržitý po celých 24 hodin, je zde 13 odbavovacích přepážek, a kapacita terminálu je 500 cestujících na hodinu. V tabulce 4.9 jsou uvedeny jednotlivé letecké vzdálenosti. Vzdálenost letiště od hlavního nádraží v Ostravě je 20 km (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

Tabulka 4.9: Letecké vzdálenosti letiště

Praha	273 km
Vídeň	220 km
Katovice	72 km
Bratislava	200 km
Frankfurt	687 km
Varšava	330 km
Moskva	1 473 km
Kyjev	884 km

Zdroj: Letiště Ostrava, a.s., 2015; vlastní zpracování, 2019

Na letiště lze přijet po dálnici D1, po komunikaci R48 a také prostřednictvím železniční dopravy, která je propojená přímo na železniční koridor s terminálem letiště. Počet terminálů je dva, přičemž jeden terminál je určen pro odbavení cestujících a jeden cargo terminál (Letiště Ostrava, a.s., 2015). Přistávací a vzletová dráha letiště je jedinečná svou délkou 3,5 km a šířkou 63 m. Díky ní pojme letiště i největší letouny světa. Provoz na letišti je vnitrostátní, mezinárodní, pravidelný i nepravidelný. Díky modernizačním systémům přiblížení, je na letišti umožňováno přistání a vzlet, i když je velmi nízká dohlednost (Agentura pro regionální rozvoj, 2016).

4.2.1 Služby na letišti

Služby na letišti Leoše Janáčka zajišťují zákazníkům veškeré pohodlí před jejich odletem, tak jako tomu je u většiny mezinárodních letišť. Snaha o maximalizaci komfortu pro cestující vedla ke vzniku Business salónku. Ten je k dispozici cestujícím, kteří jsou vlastníky věrnostní karty, anebo letí vyšší třídou. Pro cestující s letenkami v ekonomických třídách je možné salónek využít za poplatek (Agentura pro regionální rozvoj, 2016). Další službou za příplatek je tzv. VIP odbavení. Jedná se o ideální způsob odbavení pro cestující, kteří nechtějí čekat ve frontách. V rámci tohoto odbavení je k dispozici např. all inclusive občerstvení v salónku, nebo přednostní nástup do letadla (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

K parkování jsou na letišti k dispozici celkem 3 vyhrazená parkovací místa. Parkoviště P1, nacházející se přímo před odbavovacím terminálem, je určeno zejména ke krátkodobému parkování. Parkoviště P2 je taktéž určeno taktéž ke krátkodobému parkování, a nachází se před železničním terminálem. Poslední parkoviště P3, se využívá k dlouhodobému stání, a je vzdáleno cca pět minut pěší chůze od odletové haly. Žádné z parkovišť není hlídáno na rozdíl od parkovišť Letiště Václava Havla a Letiště Katowice. Cestující zaplatí za 1 hodinu 40 Kč a za 8 dnů zaplatí 600-700 Kč dle typu parkoviště (Letiště Ostrava, a.s., 2015). K dispozici jsou

zde také služby Aerotaxi. Organizátory jsou společnosti Aeroklub Ostrava, Icarus Aviation Group, Queen Air a Let's Fly. Díky společnosti ELMONTEX AIR se zde provozuje pronájem letadel, letecká škola i vyhlídkové lety (Agentura pro regionální rozvoj, 2016).

4.2.2 Provozované destinace

Letiště Leoše Janáčka v současné době nabízí možnost odletu do 8 zemí Evropy a 2 zemí Afriky. Ve většině případů se jedná o charterové lety, jediná pravidelná linka v roce 2019 je Ostrava – Londýn. Charterové lety jsou provozovány na řecké ostrovy Korfu/Kerkyra, Kos, Krétu/Heraklion, Rhodos a Zakynthos; do Hurgady a Marsa Alam v Egyptě; na Mallorcu ve Španělsku; dále do Turecké Antalye a Bulharské Varny a Burgasu. Dále se jedná o charterové lety do Chorvatského Splitu; Tuniského Monastiru a na ostrov Djerba; na Španělskou Almeriu a Murciu; na ostrov Thassos/Kavala v Řecku; do města Podrogica v Černé Hoře a na Severní Kypr do města Ercan. Charterový let do italského Bergama byl od roku 2019 zrušen. Leteckých společností, které lety zprostředkovávají je celkem 7. Jedná se o Montenegro Airlines, Tunisair, Tailwind, Onur Air, Ryanair, Bulgarian Air Charter a společnost Smartwing a.s. Cestovních kanceláří, které spolupracují s letištěm Leoše Janáčka, je v současnosti celkem 27 (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

4.2.3 Realizované a připravované projekty

Letiště Ostrava, a.s. realizuje a připravuje ve spolupráci s Moravskoslezským krajem projekty, které slouží k zajištění bezpečnostní infrastruktury a bezpečnosti leteckého provozu. Do dnešního dne bylo realizováno celkem 14 projektů pro letiště Leoše Janáčka Ostrava. Z celkového počtu bylo 9 projektů Letiště Ostrava, a.s., a 5 projektů Moravskoslezského kraje. V následující tabulce 4.10 jsou zobrazeny projekty Letiště Ostrava, a.s., včetně počtů let realizace projektů, poskytovatelů dotace a dotačních programů, ze kterých byl projekt financován. Nejvíce projektů bylo financováno z *Regionálního operačního programu (ROP) NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013* (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

Tabulka 4.10: Projekty Letiště Ostrava, a.s. v letech 2007–2019

Název	Rok realizace	Poskytovatel dotace	Dotační program	Výše dotace (Kč)	Celkové náklady projektu (Kč)
Stroje a zařízení I.	2007–2010	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	69 345 000	89 095 000
Stroje a zařízení HZS	2008–2011	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	103 379 933	134 265 000
Stroje a zařízení II.	2009–2014	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	268 401 000	458 446 135
Bezpečnostní výzkum	2013–2015	ČR-ministerstvo vnitra	Program bezpečnostního výzkumu ČR v letech 2010–2015	482 000 000	585 000 000
Řešení doby života speciálních žárovek používaných v letištních rozvodech	2014–2015	Moravskoslezský kraj	Podpora podnikání v Moravskoslezském kraji 2014	300 000	545 454
SFDI 2017 - Pořízení technických prostředků pro provádění bezpečnostních kontrol cestujících, zavazadel a nákladů	2017–2018	Moravskoslezský kraj	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)	11 985 000	14 100 000
SFDI 2018 - Pořízení technických prostředků	2019	Moravskoslezský kraj	Státní fond dopravní infrastruktury (SFDI)	6 588 000	7 750 000
Obnova bezpečnostní techniky pro zajištění záchranné služby Letiště Leoše Janáčka Ostrava, bezpečnostního dispečinku a bezpečnosti letiště	2018	Moravskoslezský kraj		1 565 000	1 565 000
Technologie pro cestující se zdravotním handicapem a řešení mimořádných událostí na provozní ploše	2018	Moravskoslezský kraj		420 000	420 000

Zdroj: Letiště Ostrava, a.s., 2015; vlastní zpracování, 2019

Co se týká projektů Moravskoslezského kraje, jsou znázorněny v tabulce 4.11. Posledním realizovaným projektem bylo *Kolejové napojení – doprovodná infrastruktura*, realizováno v letech 2013–2015. Projekty byly financovány z programu ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013, pouze jediný projekt byl financován z *Operačního programu Doprava*, a to projekt *Kolejové napojení* (Letiště Ostrava, a.s., 2015).

Tabulka 4.11: Projekty Moravskoslezského kraje

Název	Rok realizace	Poskytovatel dotace	Dotační program	Výše dotace (Kč)	Celkové náklady projektu (Kč)
Odbavovací plocha	2010–2012	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	104 818 384	128 974 046
Kolejové napojení	2013–2015	Evropská unie	Operační program Doprava	487 121 751	580 952 420
Integrované výjezdové centrum	2014–2015	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	190 782 062	271 454 466
Ostatní zpevněné plochy - světlotechnika	2014–2015	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	57 151 331	101 089 473
Kolejové napojení - doprovodná infrastruktura	2013–2015	Evropská unie	ROP NUTS II Moravskoslezsko 2007–2013	10 259 702	19 485 150

Zdroj: Letiště Ostrava, a.s., 2015; vlastní zpracování, 2019

4.2.4 Počet cestujících na letišti Leoše Janáčka Ostrava

Následující data byla získána z databáze Eurostatu, a časová řada byla zvolena od roku 2007 do roku 2017. Převaha cestujících zahrnuje cestující na určitém letu (s jedním číslem letu), kteří jsou započítáni jednou, a ne opakovaně v jednotlivých etapách letu. Započítávají se zde cestující, jejichž cesta začíná, nebo končí na vykazujícím letišti. V datech nejsou zahrnutí tranzitní cestující (Eurostat, 2019).

Tabulka 4.12: Celkový počet cestujících na Letišti Leoše Janáčka Ostrava

Rok	Celková přeprava	Z toho:	
		Přiletý	Odlety
2007	298 430	148 948	149 482
2008	311 272	155 727	155 545
2009	270 061	135 421	134 640
2010	244 214	121 438	122 776
2011	245 596	122 471	123 125
2012	245 940	122 896	123 044
2013	229 290	114 377	114 913
2014	265 795	133 447	132 348
2015	279 605	140 490	139 115
2016	236 794	118 887	117 907
2017	311 901	155 691	156 210

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

V tabulce 4.12 je znázorněný celkový počet cestujících Letiště Leoše Janáčka Ostrava a rozdělení na přiletěly a odlety z letiště. Lze vidět, že v roce 2017 došlo k výraznému nárůstu počtu cestujících na letišti, a to o 24 % oproti roku 2016. Počty cestujících, kteří přilétají či odlétají z letiště, jsou v jednotlivých letech skoro vyrovnané. V roce 2017 přiletělo na letiště Leoše Janáčka Ostrava 155 691 cestujících a odletělo z něj 156 210 osob.

Letiště Leoše Janáčka Ostrava přepravuje cestující převážně v rámci mezinárodní dopravy, jak dokládají data v tabulce 4.13. Od roku 2014 se počet cestujících v mezinárodní dopravě každoročně zvyšuje. V roce 2017 bylo přepraveno 277 785 osob, z toho 135 028 cestujících přiletělo na letiště a 142 758 osob odletělo z Letiště Leoše Janáčka Ostrava. Co se týká národní přepravy, celkově cestovalo 34 115 cestujících, přičemž 20 663 přiletělo na ostravské letiště a 13 452 odletělo na jiné letiště v České republice. Národní přeprava na rozdíl od mezinárodní v posledních letech klesá (Eurostat, 2019). Po zrušení pravidelné linky Ostrava – Praha, ke které došlo v roce 2019, bude s největší pravděpodobností zaznamenán další

poklesu národní přepravy cestujících. Tato změna se dotkne zhruba 8 % cestujících (Letiště Ostrava, a.s., 2018).

Tabulka 4.13: Národní a mezinárodní přeprava cestujících

Národní přeprava				Mezinárodní doprava			
Rok	Celková přeprava	Z toho:		Rok	Celková přeprava	Z toho:	
		Přílety	Odlety			Přílety	Odlety
2007	93 487	47 779	45 708	2007	204 943	101 169	103 774
2008	93 878	48 741	45 137	2008	217 394	106 986	110 408
2009	76 450	38 930	37 520	2009	193 611	96 491	97 120
2010	63 248	31 888	31 360	2010	180 966	89 550	91 416
2011	47 872	24 608	23 264	2011	197 724	97 863	99 861
2012	37 560	19 565	17 995	2012	208 380	103 331	105 049
2013	50 945	37 131	13 814	2013	178 345	77 246	101 099
2014	56 936	41 818	15 118	2014	208 859	91 629	117 230
2015	56 699	37 869	18 830	2015	222 906	102 621	120 285
2016	45 705	31 130	14 575	2016	191 089	87 757	103 332
2017	34 115	20 663	13 452	2017	277 786	135 028	142 758

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Dalším zpracovaným rozdělením letecké přepravy cestujících Letiště Leoše Janáčka Ostrava je přeprava v rámci EU a mimo země EU. Tabulka 4.14 zobrazuje tyto údaje s rozdělením na počet cestujících v rámci příletů a odletů z letiště. Dlouhodobě cestuje více osob v rámci států EU než mimo země EU. V roce 2017 cestovalo do zemí v rámci EU ve sledovaném období nejvíce osob. Jednalo se celkem o 214 269 osob. Cestujících, kteří přiletěli na ostravské letiště, bylo 105 206 a odletělo z něj 109 063 cestujících. Ve srovnání s rokem 2007 se počet cestujících v rámci EU z letiště téměř zdvojnásobil. Naopak počet cestujících, kteří využívali leteckou dopravu do zemí mimo EU, se za zobrazených deset let snížil o zhruba 20 000 osob. Zatímco v roce 2007 vycestovalo mimo EU 82 167 osob, v roce 2017 cestovalo 63 517 osob. Z toho 29 822 cestujících přiletělo ze zemí mimo EU a 33 695 cestujících odletělo do zemí mimo EU. Jelikož se pomalu opět zvyšuje zájem turistů např. o destinace jako je Egypt, Turecko a Tunisko, je možné, že se počet přepravených cestujících do zemí mimo EU v dalších letech zvýší (Eurostat, 2019).

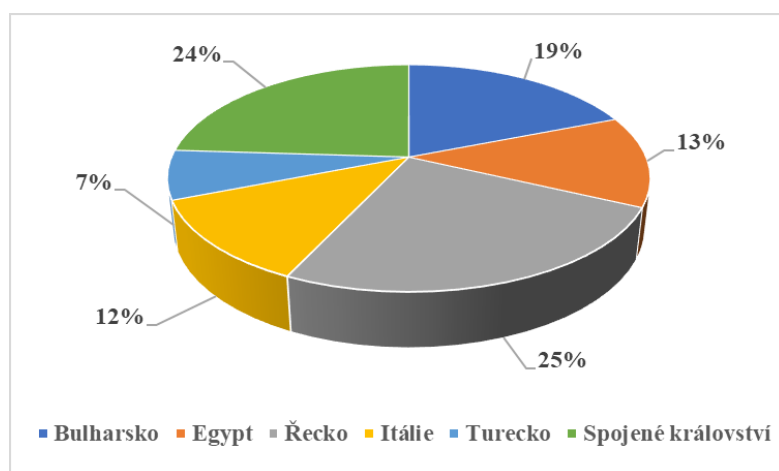
Tabulka 4.14: Mezinárodní přeprava cestujících uvnitř a mimo EU

Přeprava cestujících uvnitř EU				Přeprava cestujících mimo EU			
Rok	Celková přeprava	Z toho:		Rok	Celková přeprava	Z toho:	
		Přiletý	Odlety			Přiletý	Odlety
2007	122 776	60 634	62 142	2007	82 167	40 535	41 632
2008	131 406	66 075	65 331	2008	85 988	40 911	45 077
2009	115 934	57 927	58 007	2009	77 677	38 564	39 113
2010	105 100	52 362	52 738	2010	75 866	37 188	38 678
2011	121 406	60 158	61 248	2011	76 318	37 705	38 613
2012	119 739	59 444	60 295	2012	88 641	43 887	44 754
2013	125 789	57 905	67 884	2013	52 556	19 341	33 215
2014	155 472	76 212	79 260	2014	53 387	15 417	37 970
2015	166 061	80 741	85 320	2015	56 845	21 880	34 965
2016	162 666	78 738	83 928	2016	28 423	9 019	19 404
2017	214 269	105 206	109 063	2017	63 517	29 822	33 695

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Osoby, které cestovaly z Letiště Leoše Janáčka v Ostravě na jiná letiště v roce 2017, jsou zobrazeny v grafu 4.5. Nejvíce cestujících bylo zaznamenáno do Řecka, kam letělo 61 297 osob. Na druhém místě se umístilo v počtu cestujících Spojené království s 59 241 přepravenými osobami. Dohromady 45 985 cestujících využilo letecké spojení do Bulharska. Linka do Egypta nalezla uplatnění u 31 118 cestujících a do Itálie u 30 986 osob. Nejméně cestujících využilo leteckou přepravu mezi Ostravou a Tureckem. Jednalo se o 17 991 cestujících (Eurostat, 2019).

Graf 4.5: Přeprava cestujících z Letiště Leoše Janáčka Ostrava do ostatních zemí za rok 2017



Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

4.2.5 Komparace letiště Leoše Janáčka Ostrava s konkurenčními letišti

Za největší konkurenty letiště jsou považovány letiště v Katovicích, ve Vídni, Bratislavě, ale také v Praze a v Brně.

Letiště Katowice je od Ostravy vzdáleno 116 km a dopravní dostupnost na letiště je díky spojení po dálnici rychlá. Parkování na letiště je zajištěno na 3 parkovištích, z čehož je jedno parkoviště hlídané. Cenově jsou nehlídané parkoviště zhruba o polovinu levnější než parkoviště na Letišti Leoše Janáčka Ostrava, ovšem parkoviště hlídané je o polovinu dražší. Např. 1 hodina na hlídaném parkovišti stojí cca 40 Kč, ovšem 8 dní na hlídaném parkovišti vyjde na cca 1 250 Kč a na parkovišti nehlídaném zaplatí cestující zhruba 450 Kč. V současnosti nabízí 54 pravidelných linek a 55 charterových letů. Ty jsou provozovány zejména do jižních států Evropy. Lety zajišťuje celkem 28 leteckých společností (Katowice Airport, 2019). Nejvíce letů zajišťuje nízkonákladová společnost Wizz Air a společnost Ryanair (Wikipedie, 2018). Od druhé poloviny roku 2019 společnost Ryanair spustí provoz dvanácti nových linek. Dohromady bude tedy od zimy nabízet společnost 17 linek z Katowic (Zdopravy, 2019).

Letiště ve Vídni je dalším významným konkurentem ostravského letiště. Z Vídně létají linky do velkého počtu destinací po celém světě a Evropě. Je vzdáleno cca 300 km od města Ostrava a dojezdová vzdálenost je zhruba 3 hodiny. Jedná se o největší a nejrušnější letiště v Rakousku, ovšem vzhledem k velikosti letiště a rozsahu nabízených služeb není relevantní srovnávat letiště s ostravským (Agentura pro regionální rozvoj, 2016).

Letiště M. R. Štefánika v Bratislavě je vzdáleno od Ostravy zhruba 300 km, a je dopravně velmi dobře dostupné. Svými službami a charakterem ovšem neposkytuje cestujícím takové možnosti, jako např. letiště ve Vídni, v Praze, nebo v polských Katovicích (Agentura pro regionální rozvoj, 2016). Pravidelné lety zajišťuje celkem 7 společností, a nepravidelné linky provozuje 8 leteckých společností. Přímých letů, které letiště Bratislava poskytuje, je v současnosti 45 (Letiště M. R. Štefánika, 2016).

Letiště Václava Havla Praha je největší a nejvýznamnější letiště v České republice. Cestující se na letiště dostanou rychle díky dobré dopravní dostupnosti autobusovou a automobilovou dopravou. Autobusová linka jezdí pravidelně z hlavního nádraží v Praze přímo k odbavovacím halám (Agentura pro regionální rozvoj, 2016). Co se týče parkování, návštěvníci mají možnost parkovat na 4 parkovištích, přičemž jsou všechna parkoviště hlídaná. Hodina parkování stojí 60 Kč a 8 dní stojí v rozmezí 990-3000 Kč, dle nabízených služeb, jako např. mytí auta, nebo nonstop osobní dohled (Letiště Praha, 2018). Cestující mají v současnosti

v průběhu roku možnost vycestovat do zhruba 150 destinací světa, a to prostřednictvím cca 65 leteckých dopravců (Wikipedie, 2019).

Letiště Brno Tuřany je druhým nejrušnějším letištěm v České republice podle počtu přepravených osob. Z Moravskoslezského kraje je dobrá silniční dopravní dostupnost především díky dálnicím D1 a D2. Nachází se zhruba 165 km od Ostravy (Agentura pro regionální rozvoj, 2016). V současné době nabízí cestujícím 3 pravidelné linky, a to do Londýna, Milána a Berlína. Charterové lety jsou provozovány do 24 destinací. Veškeré tyto linky zajišťuje 6 leteckých společností (Brno Airport, 2019).

Tabulka 4.15: Celková přeprava cestujících vybraných letišť

Rok	Letiště Leoše Janáčka Ostrava	Letiště Václava Havla Praha	Letiště Brno Tuřany	Letiště Vídeň	Letiště Katowice	Letiště M. R. Štefánika Bratislava
2007	298 430	12 359 044	380 042	18 718 131	1 806 636	1 975 719
2008	311 272	12 586 897	455 373	19 686 792	2 386 556	2 205 789
2009	270 061	11 601 652	390 942	18 044 601	2 336 468	1 701 148
2010	244 214	11 514 436	356 236	19 617 020	2 381 451	1 657 982
2011	245 596	11 724 179	525 432	21 106 076	2 513 417	1 577 268
2012	245 940	10 774 119	497 831	22 195 807	2 526 268	1 357 724
2013	229 290	10 950 045	433 018	22 041 164	2 544 695	1 339 777
2014	265 795	11 129 966	457 356	22 472 979	2 673 667	1 335 943
2015	279 605	11 867 665	436 217	22 739 587	3 047 913	1 555 558
2016	236 794	12 989 556	399 251	23 318 172	3 204 324	1 745 967
2017	311 901	15 386 198	458 802	24 333 357	3 885 837	1 928 846

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Nejvíce cestujících bylo přepraveno na letišti ve Vídni, jak dokládají údaje z tabulky 4.15. V tabulce lze vidět vývoj počtu letecky přepravených osob od roku 2007 až do roku 2017. V roce 2017 byl počet cestujících na letišti ve Vídni 24 333 357. Druhý nejvyšší počet přepravených cestujících je evidováno za rok 2017 na Letišti Václava Havla v Praze, kdy se jednalo o 15 386 198 cestujících. Počtu nad milión přepravených cestujících dosáhlo Letiště Katowice s počtem 3 885 837 osob a Letiště M. R. Štefánika Bratislava, kterou využilo dohromady 1 928 846 cestujících. Letiště Brno Tuřany a Letiště Leoše Janáčka Ostrava přepravily méně než 500 tisíc cestujících. V případě Brněnského letiště se jednalo o 458 802 přepravených cestujících a Ostravské letiště přepravilo 311 901 osob (Eurostat, 2019).

V následujících tabulkách 4.16 a 4.17 jsou znázorněny počty přepravených cestujících v rámci národní a mezinárodní dopravy na vybraných letištích. U všech vybraných letišť má na celkové dopravě mezinárodní doprava větší podíl než doprava národní. Pořadí jednotlivých letišť se oproti předchozí tabulce 4.15 nijak nezměnilo. Opět mělo v roce 2017 Letiště Vídeň

nejvíce přepravených osob a Letiště Leoše Janáčka nejméně. V rámci národní přepravy měly Letiště Leoše Janáčka a Letiště Václava Havla Praha počet přepravených cestujících zhruba 30 000, ovšem po zrušení pravidelné linky Ostrava – Praha tento počet v následujících letech nejspíše klesne. Nejméně cestujících v národní dopravě přepravilo Letiště Brno Tuřany, které ale v současné době nemá žádné pravidelné linky v rámci ČR. Lze vidět rapidní pokles již od roku 2011. Všechny tyto letiště přepravují více osob do zemí Evropy, než do zemí mimo Evropu (Eurostat, 2019).

Tabulka 4.16: Národní přeprava cestujících vybraných letišť

Rok	Letiště Leoše Janáčka Ostrava	Letiště Václava Havla Praha	Letiště Brno Tuřany	Letiště Vídeň	Letiště Katowice	Letiště M. R. Štefánika Bratislava
2007	93 487	135 693	36 236	649 477	54 122	174 462
2008	93 878	139 210	37 149	684 010	18 452	193 588
2009	76 450	134 360	43 360	674 399	18 319	108 104
2010	63 248	108 549	31 679	746 782	33 206	41 676
2011	47 872	66 028	4 289	651 809	56 038	33 279
2012	37 560	50 237	451	630 279	84 573	29 218
2013	50 945	28 673	274	616 854	53 936	19 185
2014	56 936	31 344	283	575 147	76 337	16 390
2015	56 699	50 401	467	526 413	70 190	18 871
2016	45 705	36 289	417	508 739	69 712	18 692
2017	34 115	32 791	387	543 208	100 284	17 373

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

Ve vývoji mezinárodní dopravy lze vidět, že docházelo k poklesu, a to až do roku 2012/2013. Od toho roku se postupně začaly počty cestujících opět zvyšovat.

Tabulka 4.17: Mezinárodní přeprava cestujících vybraných letišť

Rok	Letiště Leoše Janáčka Ostrava	Letiště Václava Havla Praha	Letiště Brno Tuřany	Letiště Vídeň	Letiště Katowice	Letiště M. R. Štefánika Bratislava
2007	204 943	12 223 351	343 806	18 068 654	1 752 514	1 801 257
2008	217 394	12 447 687	418 224	19 002 782	2 368 104	2 012 201
2009	193 611	11 467 292	347 582	17 370 202	2 318 149	1 593 044
2010	180 966	11 405 887	324 557	18 870 238	2 348 245	1 616 306
2011	197 724	11 658 151	521 143	20 454 267	2 457 379	1 543 989
2012	208 380	10 723 882	497 380	21 565 528	2 441 695	1 328 506
2013	178 345	10 921 372	432 744	21 424 310	2 490 759	1 320 592
2014	208 859	11 098 622	457 073	21 897 832	2 597 330	1 319 553
2015	222 906	11 817 264	435 750	22 213 174	2 977 723	1 536 687
2016	191 089	12 953 267	398 834	22 809 433	3 134 612	1 727 275
2017	277 786	15 353 407	458 415	23 790 149	3 785 553	1 911 473

Zdroj: Eurostat, 2019; vlastní zpracování, 2019

4.3 Dotazníkové šetření

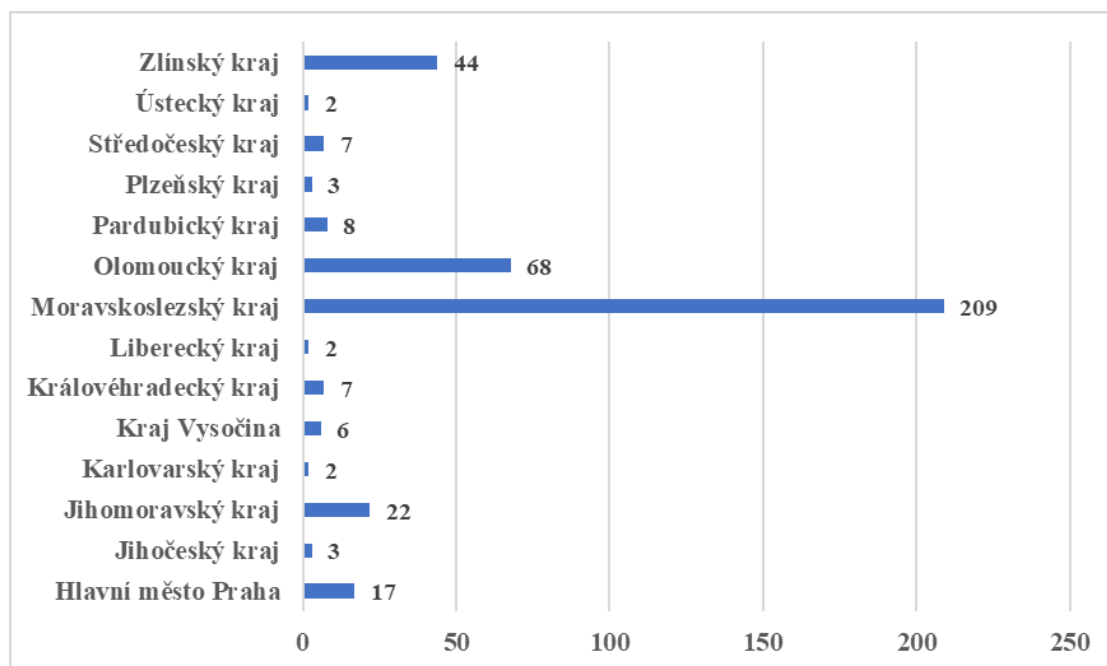
V rámci analýzy využití Letiště Leoše Janáčka Ostrava bylo provedeno dotazníkové šetření. Hlavním cílem dotazníkového šetření bylo zjistit, z jakého důvodu využívají turisté jiné letiště než letiště v Ostravě. Byly zjištěny také např. informace o nejčastěji navštěvovaných destinacích a způsobech dopravy na letiště.

Dotazníkové šetření bylo provedeno *online* a samotný dotazník je dostupný na internetové stránce <https://forms.gle/wtb5EF9fsx9e5Cz56> a je přiložen v příloze č. 3. Jeho odkaz byl rozeslán e-mailem a nasdílen na internetových stránkách. Dotazníkového šetření se zúčastnili zejména lidé ze středních a vysokých škol. Byl rozeslán 543 osobám a navraceno bylo 400 dotazníků. Dotazníkové šetření bylo provedeno v dubnu 2019.

Nejvíce respondentů, kteří se zúčastnili šetření, bylo ve věku 21-40 let s počtem 337 osob. Dále dotazník vyplnilo 37 osob ve věku do 20 let, 17 osob ve věku 41-60 let a 9 osob ve věkové kategorii 61 a více let.

Rozdělení respondentů dle krajů je znázorněno v grafu 4.6. Nejvíce osob pocházelo z Moravskoslezského kraje, konkrétně 209 osob, dále z kraje Olomouckého vyplnilo dotazník 68 osob a ze Zlínského kraje 44 osob.

Graf 4.6: Rozdělení respondentů dle krajů

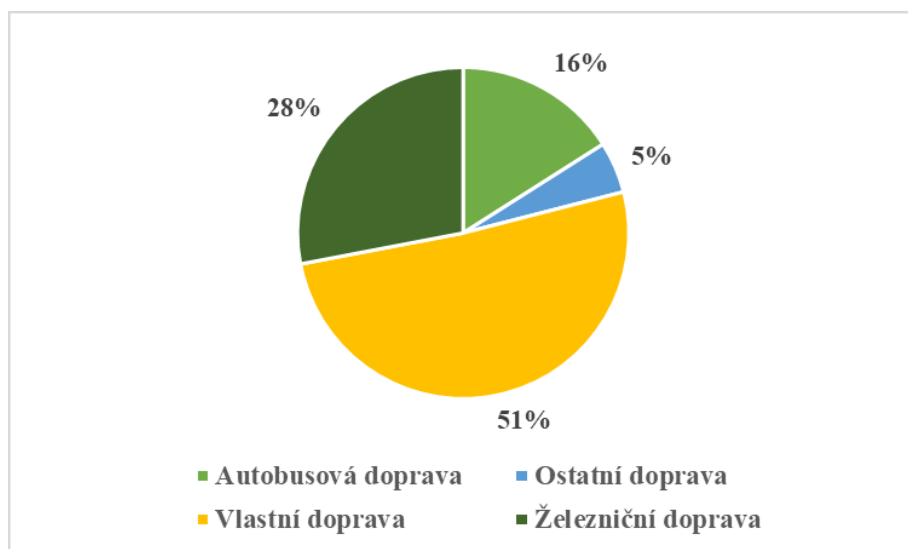


Zdroj: vlastní výpočet a zpracování, 2019

Další otázka byla věnována *formě dopravy při cestování*. V polovině případů (49,5 %) je preferována letecká doprava před ostatními druhy dopravy. Tuto dopravu preferovalo 198 osob, vlastní dopravu zvolilo 121 osob, železniční dopravu 41 osob a autobusovou dopravu 40 osob.

Následně odpovědělo 80 % zúčastněných osob, že již v minulosti využili leteckou dopravu a 20 % nikdy neletělo. Pro další odpovědi bylo tedy relevantních 320 osob.

Graf 4.7: Forma dopravy na letiště

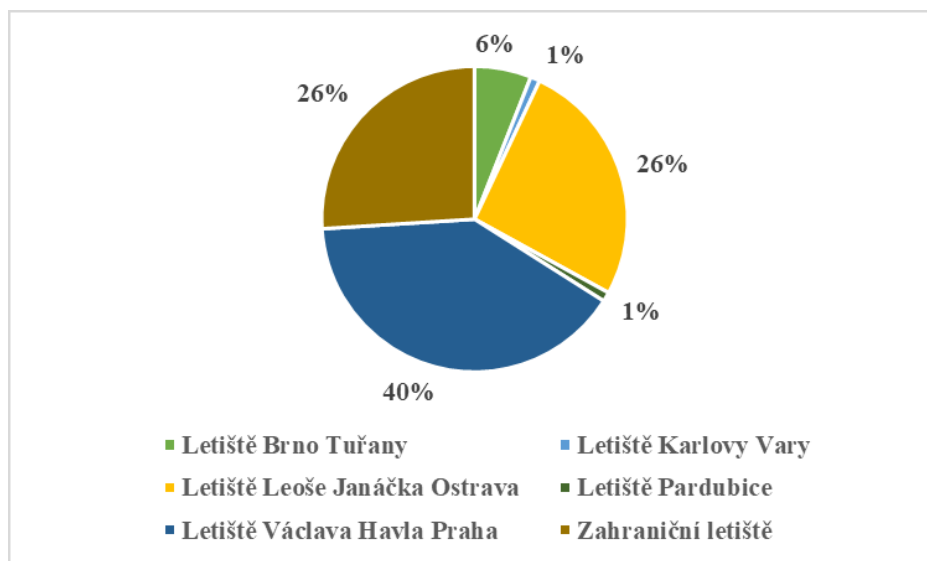


Zdroj: vlastní výpočty a zpracování, 2019

V grafu 4.7 lze vidět, že nejvíce osob volí vlastní dopravu při dopravě na letiště. Dále 28 % osob využívá železniční dopravu, 16 % autobusovou dopravu a zbylých 5 % zvolilo dopravu „ostatní“ (např. městská hromadná doprava).

Z dotazníkového šetření vyplynulo, že lidé při cestování preferují Letiště Václava Havla Praha, které zvolilo 129 osob. Letiště Leoše Janáčka Ostrava preferuje 83 dotázaných spolu se zahraničními letišti, 21 osob by raději využilo Letiště Brno Tuřany, 2 osoby Letiště Karlovy Vary a stejný počet Letiště Pardubice. Veškeré údaje zobrazuje graf 4.8. Téměř polovina osob (41), které zvolily zahraniční letiště jako jimi preferované, by raději cestovala z letiště v Katovicích. Dále 26 osob zvolilo Vídeň, 8 osob Bratislavu, 7 osob Krakov a 2 osoby preferují Berlín.

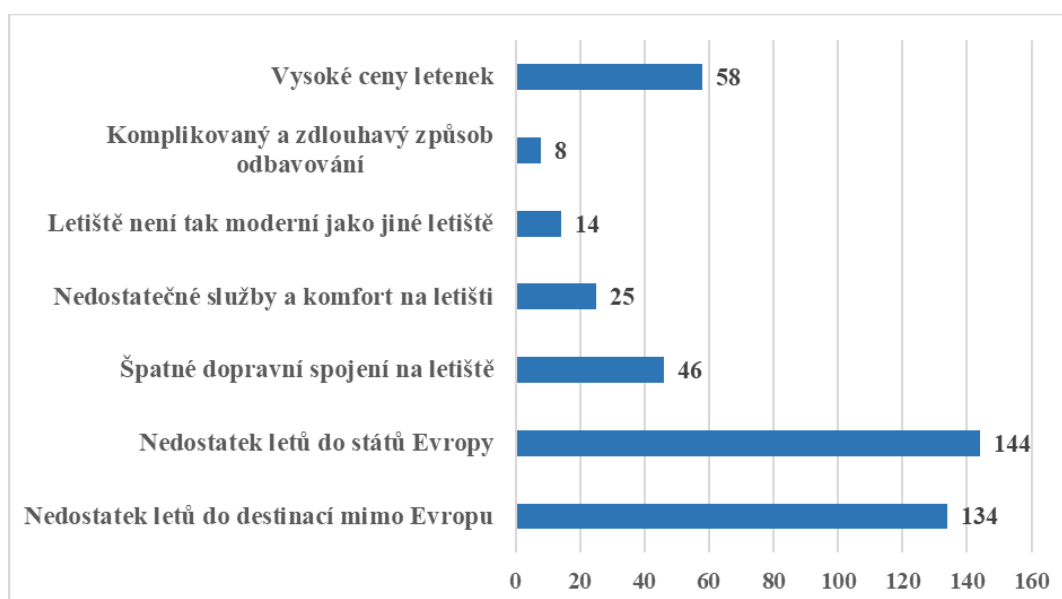
Graf 4.8: Preferovaná letiště



Zdroj: vlastní výpočty a zpracování, 2019

V grafu 4.9 jsou uvedeny *důvody respondentů, proč volí pro svou cestu jiné letiště než Letiště Leoše Janáčka v Ostravě*. U této otázky byla možnost zvolení více odpovědí. Z dotazníkového šetření vyplývá, že **respondenti ostravské letiště nevyužívají zejména kvůli nedostatku letů do destinací mimo Evropu, ale i v rámci Evropy, dále kvůli vysokým cenám letenek a špatnému dopravnímu spojení na letiště**. Někteří z dotázaných si myslí, že letiště má nedostatečné služby a komfort, že není tak moderní jako jiné letiště a má komplikovaný a zdoluhavý způsob odbavování.

Graf 4.9: Důvody výběru jiného letiště



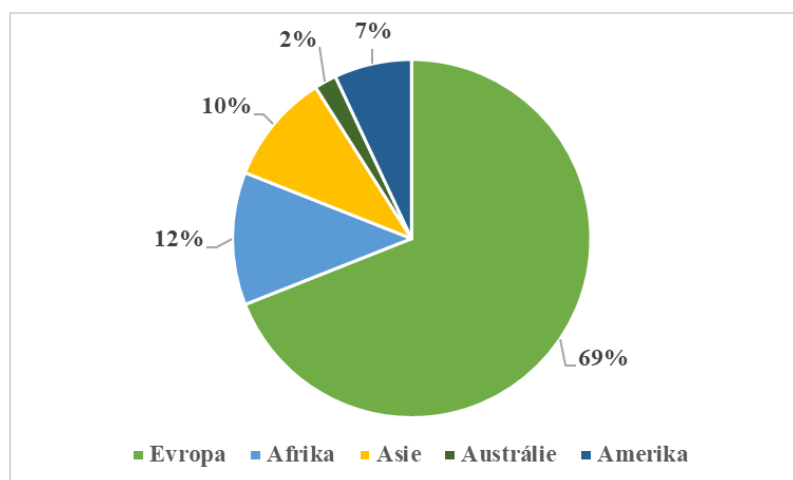
Zdroj: vlastní výpočty a zpracování, 2019

Co se týče výběru typu letecké společnosti, 37 % dotazovaných osob, kteří již někdy cestovali letadlem, nezáleží na typu letecké společnosti, 36 % respondentů upřednostňuje nízkonákladovou společnost a zbylých 27 % dotázaných raději cestuje s klasickou leteckou společností.

Na otázku týkající se četnosti cest zodpovědělo 33 % respondentů, že cestuje 1x ročně, 23 % osob cestuje méně než jednou za rok, 22 % využívá leteckou dopravu 2x ročně, 10 % cestuje 3x ročně a 12 % dotázaných létá ještě častěji. Hlavní účel cesty byl zvolen z 85 % turistický, dále 10 % využívá leteckou dopravu pro pracovní účel a 5 % pro účel jiný.

V níže uvedeném grafu 4.10 je zobrazeno, na které kontinenty respondenti nejvíce cestují. Cesty v rámci Evropy podniká 69 % zúčastněných, Afriku nejčastěji navštěvuje 12 % osob, 10 % jezdí nejčastěji do Asie, do Ameriky cestuje 7 % dotázaných a 2 % nejčastěji navštěvují Austrálii.

Graf 4.10: Nejčastěji navštěvované kontinenty



Zdroj: vlastní výpočty a zpracování, 2019

4.4 Souhrnné zhodnocení využití Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Podle zjištěných údajů z dotazníkového šetření lze usoudit, že lidé preferují jiná letiště z důvodů většího výběru destinací a levnějších služeb. Pokud by tedy Letiště Leoše Janáčka začalo nabízet nové destinace v Evropě i v zemích mimo Evropu, s největší pravděpodobností by počet cestujících a zájem o letiště vzrostl. V níže uvedené tabulce 4.18 je zobrazen souhrn silných a slabých stránek a také příležitostí a hrozeb letiště.

Letiště se dlouhodobě potýká se ztrátovým výsledkem hospodaření, což lze brát jako slabou stránku letiště. Letiště Leoše Janáčka Ostrava hospodaří se ztrátou již od roku 2012. Naopak jako silnou stránku letiště lze brát fakt, že tato ztráta snižuje (AIRWAYS, 2018). Za slabou stránku/ hrozbu lze považovat vzdálenost letiště od konkurenčního Letiště Katowice, zrušení linky Ostrava – Praha, hrozba zrušení dohody s polskou společností LOT, která by zajistila spojení s letištěm ve Varšavě pro návazné lety (iDNES, 2019). Další slabou stránkou/hrozbou je zrušení až 30 % charterových letů do prázdninových destinací, a to z důvodu problémů s letadly Boeing 737 Max, avšak zároveň lze brát jako příležitost vytváření nového systému boeingů (Odborný portál pro cestovní ruch, 2019). Silnou stránkou letiště jsou dny NATO, které se pořádají každoročně a vždy přilákají velké množství návštěvníků (Moravskoslezský deník, 2018).

Tabulka 4.18: Swot analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava

<p>Silné stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernizace bezpečnostního systému, • několik nových destinací, získaných ve spolupráci s cestovními kancelářemi, • zvyšující se efektivita práce, • snižující se náklady, • pokrok ve snižování ztráty ve výsledku hospodaření z předchozích let, • navýšení oprav o 8,1 mil. Kč a investic o 10,7 mil. Kč oproti roku 2016, • zrekonstruování přiletové haly, • dny NATO v Mošnově. 	<p>Slabé stránky</p> <ul style="list-style-type: none"> • Výsledek hospodaření letiště se ztrátou, • neschopnost bojovat s polskou konkurencí, • nízký počet přepravovaných cestujících, • nedostačující zájem politické sféry o rozvoj letiště v Moravskoslezském kraji, • nepřibývajících počet linek, • blízká vzdálenost konkurenčního letiště v Katovicích, • neefektivní letištní management, • důsledky problémů s letadly Boeing 737 Max, • po 83 letech zrušení leteckého spojení s Prahou.
<p>Příležitosti</p> <ul style="list-style-type: none"> • Investice do bezpečnosti, • směřování dalších linek do Polska, • přibývajících počet cestujících, • přibližování se k vizi kladného výsledku hospodaření, • rozšíření nabídky pravidelných linek, • zkvalitnění služeb a zázemí pro cestující, • nový software boeingů. 	<p>Hrozby</p> <ul style="list-style-type: none"> • Konkurence jiných letišť, • boj o zákazníky, • problém s udržením linek, • zrušení dohody s polskou společností, • ztráta 30 % letních charterových letů.

Zdroj: POLAR, 2019; AIRWAYS, 2018; Moravskoslezský deník, 2018; iDNES, 2019; Odborný portál pro cestovní ruch, 2019; Aktuálně.cz; 2019; vlastní zpracování, 2019

V tabulce 4.19 je znázorněn vztah mezi počtem přepravených osob a HDP na 1 obyvatele v Moravskoslezském kraji. Lze vidět, že pokud v určitých letech dochází k růstu počtu přepravených osob, tak dochází i k růstu HDP na obyvatele. Tímto vztahem lze

předpokládat pozitivní vliv na regionální rozvoj země. Např. v letech 2007 a 2008, rostl jak počet přepravených osob leteckou dopravou, tak i HDP/obyvatele. V roce 2009 došlo k poklesu počtu přepravených osob, a také k poklesu HDP/obyvatele (Eurostat, ČSÚ, 2019).

Tabulka 4.19: Porovnání HDP/obyv. v Moravskoslezském kraji a počtu letecky přepravených osob na Letišti Leoše Janáčka Ostrava

Rok	Počet přepravených osob	Hrubý domácí produkt/1 obyvatele (Kč)
2007	298 430	307 168
2008	311 272	322 872
2009	270 061	304 010
2010	244 214	312 335
2011	245 596	329 361
2012	245 940	332 781
2013	229 290	324 580
2014	265 795	344 328
2015	279 605	362 022
2016	236 794	374 646
2017	311 901	392 827

Zdroj: Eurostat, ČSÚ, 2019; vlastní zpracování, 2019

Co se týče strategických a rozvojových dokumentů Letiště Leoše Janáčka Ostrava, hlavním dokumentem je *Podnikatelský plán pro léta 2005–2015*, který byl aktualizován v roce 2010 a v roce 2013. Dalším důležitým dokumentem letiště je *Generel rozvoje letiště Ostrava Mošnov 2005–2015*. Základní strategická priorita letiště je snaha o udržení zdravé firmy, která se zaměřuje na spokojenost zákazníka a prosperitu společnosti, přičemž hlavním cílem je zajištění prestiže kraje a dopravní obslužnosti. Strategie je zaměřená také na pravidelnost, bezpečnost a komfort letecké přepravy. Mezi dílčí priority patří lety do exotických a zámořských destinací, rozvoj charterové dopravy, pravidelné linky do evropských destinací, cargo přeprava do vzdálenějších destinací a rozvoj neleteckých aktivit (Letiště Ostrava, a.s., 2015). V současné době bude docházet ke změně strategie, a to směrem k zajištění pravidelné linky s některým z velkých letišť v Evropě pro vytvoření tzv. *hubu*, což označuje letiště, které využívá jedna letecká společnost pro přestup cestujících na jiné linky létající do celého světa (Moravskoslezský deník, 2018).

Letiště Leoše Janáčka si je vědomé nutností zvyšování konkurenceschopnosti vůči ostatním evropským letištím. **Strategie, která byla zavedena v minulosti, se jeví jako nesprávná, a v současnosti ostravské letiště stagnuje.** Pro další rozvoj letiště by bylo vhodné pořádat a organizovat otevřené události pro své členy a veřejnost. Společné akce motivují širší veřejnost k většímu zájmu o ostravské letiště. Pomocí veřejných akcí a sdělovacích prostředků, které mohou motivovat investory a podnikatelské subjekty, se spoluprací s Moravskoslezským krajem k investici a rozšíření nabídky nejžádanějších a nejzajímavějších destinací. Letiště Leoše Janáčka Ostrava by mohlo začít nabízet své dráhy známým přepravním společnostem jako je např. Lufthansa, anebo DHL Express. Také by mohlo rozšířit svoje dopravní vazby a propojení na mezinárodní lety a samozřejmě zapojit cestovní kanceláře do své strategie. Tím by došlo k rozšíření letů do žádaných prázdninových destinací a zvětšení nabídky letů do evropských metropolí.

5 Závěr

Cílem diplomové práce bylo analyzovat vývoj cestovního ruchu a v rámci něj zhodnotit využití osobní letecké dopravy a její vliv na regionální rozvoj v České republice. Při zpracovávání práce se potvrdilo, že rozvoj cestovního ruchu a letecké dopravy spolu úzce souvisí a působí na regionální rozvoj. Cestovní ruch se v minulosti ukázal jako významná hnací síla hospodářského rozvoje. Jeho příspěvek k celosvětovému HDP činí více než 10 % a odvětví představuje 1 pracovní místo z 10 na světě. V rámci Indexu konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu se Česká republika umístila v roce 2017 na 39. místě. V tomto indexu dosahuje ČR nejlepších výsledků v oblasti hygieny a zdraví, naopak nejhorších v oblasti přírodních a kulturních zdrojů. Oblast infrastruktury a cestovního ruchu se nachází v průměru EU.

Významné postavení turismu v České republice má opodstatněný důvod. Devizové příjmy jsou dlouhodobě vyšší než devizové výdaje z cestovního ruchu a výkony turismu dosahují téměř 3 % HDP, tedy přes 104 mld. Kč ročně. Česká republika je brána z hlediska bezpečnosti jako poměrně klidná destinace a tento fakt může přispívat ke každoročnímu zvyšování hostů. V roce 2018 bylo k dispozici 9 426 HUZ a Českou republiku navštívilo celkem 21 247 150 hostů. Nejvíce turistů pocházelo ze sousedních států, konkrétně z Německa, a to přes 2 mil. osob. Průměrný počet nocí se snižuje a v roce 2018 byl 2,7. Co se týče českých turistů, i jejich počet se v průběhu let zvyšuje a v roce 2018 vycestovalo 12 874 tis. osob. Bez mála 8 mil. strávilo svou dovolenou v tuzemsku a 5 mil. osob v zahraničí. V tuzemsku nejvíce osob cestuje do Středočeského a Jihočeského kraje. Nejoblíbenější zahraniční destinací je tradičně Chorvatsko, Slovensko a Itálie. I přesto, že je nejčastějším způsobem dopravy automobil, v posledních letech čeští turisté využívají stále více při svých cestách leteckou přepravu. V roce 2018 využilo leteckou dopravu 2 078 000 osob a automobilovou dopravu 2 267 000 turistů.

Závěrem je třeba k cestovnímu ruchu v České republice zmínit fakt, že je velká pravděpodobnost navýšování příjmů z turismu i v dalších letech, ovšem je otázka, jakým tempem. Cestovní ruch je významným odvětvím v České republice, a je potřeba využít jeho potenciálu na zvyšování příjmů z domácího i příjezdového cestovního ruchu. Pomalu roste nejen kvalita služeb, ale zvyšuje se i úroveň infrastruktury. Je ovšem třeba soustředit se na klienty ze vzdálenějších trhů a nabízet nové služby. Dále je potřeba dbát na udržení, a především prodloužení průměrné doby pobytu v HUZ turistů ze zahraničí a zaměřit pozornost na nevyužitý potenciál v ČR (Ministerstvo pro místní rozvoj ČR, 2019).

Rozvoj cestovního ruchu však v mnoha státech závisí na dostupnosti letecké dopravy. V současnosti však stále existuje množství bariér, které brání rozvoji letecké dopravy a tím i cestovního ruchu. Jedná se např. o vízovou povinnost, geografickou dostupnost a hrozbu teroristických útoků. Přínos má propojení letecké dopravy s regiony nejen pro letecké společnosti a turisty, ale i pro rozvoj ekonomiky. V roce 2017 bylo na světě v provozu více než 20 tis. linek a počet cestujících poprvé v historii přesáhl 4 biliony. V EU se nachází více než 400 letišť, které podporují zhruba 5 milionů pracovních míst. Příspěvek letecké dopravy k evropskému HDP je přes 110 miliard EUR. Počet cestujících v EU byl 1 043 185 tis. osob. Předpokládá se, že letecká doprava bude dále růst a v roce 2035 by mohlo být až 14 milionů letů. Právě kvůli možnému přetížení dopravy je třeba obrátit pozornost na efektivnější využití a zlepšení infrastruktury a služeb na letištích.

V ČR se nacházelo v roce 2018 celkem 91 letišť, z toho 5 mezinárodních veřejných letišť. Výkony letišť se každoročně zvyšují a v roce 2017 dosáhly přes 16 mil. cestujících. Z výsledků ekonometrického modelu vyplynulo, že zvolené ukazatelé mají vliv na počet přepravených osob leteckou dopravou. V případě HDP se ukázalo, že pokud se HDP zvýší, počet přepravených osob leteckou dopravou se sníží, a to i v případě zvýšení zaměstnaných osob. Lze to vysvětlit např. nedostatkem času, nebo preferováním uspokojování jiných potřeb. To, že růst nebo pokles počtu přepravených osob souvisí s růstem, či poklesem HDP/obyvatele bylo potvrzeno dostupnými daty. Lze tedy říci, že letecká doprava má vliv na regionální rozvoj, stejně jako cestovní ruch.

Nejvíce přepravených cestujících každoročně vykazuje Letiště Václava Havla Praha. V roce 2017 to bylo přes 15 mil. cestujících. Letiště Leoše Janáčka Ostrava přepravilo téhož roku bezmála 312 tisíc osob. Ovšem největším konkurentem Letiště Leoše Janáčka Ostrava je Letiště Katowice, které přepravilo téměř 4 mil. osob. Jak potvrzuje dotazníkové šetření, cestující preferují právě nejvíce letiště v Katovicích, a to z důvodů většího množství nabízených linek do destinací, levnějších letenek a lepšímu spojení na letiště. Dle průzkumu cestující preferují jiné letiště než Letiště Leoše Janáčka také z důvodů nedostatečného komfortu a služeb na letišti a také proto, že není tak moderní, jako ostatní letiště. Rizikem pro budoucnost letišť, které nyní stagnuje, mohou být právě tyto nedostatky a samozřejmě stále větší počet nabízených služeb Letiště Katowice. Na základě výsledků práce lze říci, že Letiště Leoše Janáčka Ostrava by mělo změnit strategii, zaměřit se na rozšíření letového spojení a snažit se o motivaci veřejnosti a investorů např. pořádáním různých veřejných akcí na letišti.

Seznam použité literatury

Knižní zdroje

1. BERÁNEK, Jaromír a kol. *Ekonomika cestovního ruchu*. Praha: Mag Consulting, 2013. 295 s. ISBN 978-80-86724-46-1.
2. EVROPSKÁ KOMISE, GENERÁLNÍ ŘEDITELSTVÍ PRO VNITŘNÍ TRH, PRŮMYSL, PODNIKÁNÍ A MALÉ A STŘEDNÍ PODNIKY. *Průvodce financováním odvětví cestovního ruchu v EU*. Evropská unie, 2016. 68 s. DOI: 10.2873/492002. ISBN 978-92-79-59215-7.
3. FRANKE, Antonín. *Zmírňování regionálních disparit prostřednictvím rozvoje cestovního ruchu*. Praha: Wolters Kluwer ČR, a.s., 2012. 301 s. ISBN 978-80-7357-718-6.
4. GOELDNER, Charles R. a J. R. Brent RITCHIE. *Cestovní ruch – principy, příklady, trendy*. Praha: Albatros Media, a.s., 2014. 545 s. ISBN 978-80-251-2595-3.
5. HOUŠKA, Petr a Zdenka PETRŮ. *Cestovní ruch v působnosti orgánů EU: (vybrané dokumenty)*. Praha: Oeconomica, 2010. 275 s. ISBN 978-80-245-1645-5.
6. KIRALOVÁ, Alžbeta a Ivo STRAKA. *Vliv globalizace na marketing destinace cestovního ruchu*. Praha: Ekopress, s.r.o., 2013. 227 s. ISBN 978-80-86929-99-6.
7. KOTÍKOVÁ, Halina a Eva SCHWARTZHOFFOVÁ. *Cestovní ruch*. Olomouc: Univerzita Palackého v Olomouci, 2017. 154 s. ISBN 978-80-244-5189-3.
8. PALATKOVÁ, Monika a Jitka ZICHOVÁ. *Ekonomika turismu: Turismus České republiky*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2011. 205 s. ISBN 978-80-247-3748-5.
9. PALATKOVÁ, Monika. *Mezinárodní turismus*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2. vyd., 2014. 256 s. ISBN 978-80-247-4862-7.
10. RYGLOVÁ, K., M. BURIAN a I. VAJČNEROVÁ. *Cestovní ruch – podnikatelské principy a příležitosti v praxi*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2011. 216 s. ISBN 978-80-247-4039-3.
11. SHARPLEY, Richard and David J. TELFER. *Tourism and Development: Concepts and Issues*. 2nd ed. Bristol: Channel View Publications, 2014. 568 s. ISBN 978-1845414726.
12. TITTELBACHOVÁ, Šárka. *Turismus a veřejná správa*. Praha: Grada Publishing, a.s., 2011. 200 s. ISBN 978-80-247-3842-0.

13. WORLD TOURISM ORGANIZATION. *European Union Tourism Trends*, Madrid: UNWTO, 2018. 126 s. ISBN 978-92-844-1946-3.

Elektronické knihy

14. SVOBODOVÁ, VĚŽNÍK, HOFMANN. *Vybrané kapitoly ze socioekonomické geografie České republiky*. Brno: Masarykova univerzita, 2013. ISBN 978-80-210-6229-0. Dostupné také z: <http://is.muni.cz/elportal/?id=1104084>.

Internetové zdroje

15. AIRWAYS. Letiště Ostrava i vloni hospodařilo se ztrátou. *AIRWAYS.CZ* [online] 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.airways.cz/zprava/letiste-ostrava-i-vloni-hospodarilo-se-ztratou/>
16. AKTUÁLNĚ.CZ. Z Prahy do Ostravy už jen po zemi. Pravidelné letecké spojení po 83 letech skončilo. *Atlas.cz* [online] 2019 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://zpravy.aktualne.cz/domaci/po-83-letech-skoncilo-pravidelne-letecke-spojeni-mezi-prahou/r~893efdfc15c411e9beedac1f6b220ee8/?redirected=1556133025>
17. ASOCIACE CESTOVNÍCH KANCELÁŘÍ ČR. Jaké cestovní doklady potřebuji pro cestu do EU a mimo EU? *ACK* [online] 2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.ackcr.cz/casto-kladene-otazky/jake-cestovni-doklady-potrebuji-pro-cestu-do-eu-a-mimo-eu/>
18. ASSOCIATION OF ACCREDITED PUBLIC POLICY ADVOCATES TO THE EUROPEAN UNION. Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism (OECD). *AALEP* [online] 2015 [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: <http://www.aalep.eu/indicators-measuring-competitiveness-tourism-oecd>
19. ASSOCIATION OF ACCREDITED PUBLIC POLICY ADVOCATES TO THE EUROPEAN UNION. Economic Contribution of Travel and Tourism. *AALEP* [online] 2015 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <http://www.aalep.eu/economic-contribution-travel-and-tourism>
20. BRNO AIRPORT. Letecké společnosti. *Letiště Brno a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/informace-o-letech/letecke-spolocnosti/>
21. BRNO AIRPORT. Mapa destinací. *Letiště Brno a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/informace-o-letech/mapa-destinaci/>
22. BRNO AIRPORT. O letišti. *Letiště Brno a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/letiste/o-letisti/>

23. BRNO AIRPORT. Pravidelné lety. *Letiště Brno a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-14].
Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/informace-o-letech/pravidelne-lety/>
24. BRNO AIRPORT. Statistiky. *Letiště Brno a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09].
Dostupné z: <http://www.bruno-airport.cz/letiste/statistiky/>
25. CESTOVNÍ RUCH – PORTÁL HLAVNÍHO MĚSTA PRAHY. *Portál „Cestovní ruch“*. Oddělení cestovního ruchu [online] 2019 [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <http://cestovniruch.praha.eu/jnp/>
26. CESTOVNÍ RUCH. Systém řízení cestovního ruchu. *Cestovní ruch* [online] 2019 [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: <http://cestovniruch.studentske.cz/2009/02/system-rizeni-cestovniho-ruchu.html>
27. CZECHTRADE. Charakteristika Jihočeského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-jihoceskeho-kraje-1914.html#turistika>
28. CZECHTRADE. Charakteristika Jihomoravského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-02]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-jihomoravskeho-kraje-1967.html#turistika>
29. CZECHTRADE. Charakteristika Karlovarského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-karlovarskeho-kraje-2032.html#cestruch>
30. CZECHTRADE. Charakteristika kraje Vysočina. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-kraje-vysocina-2102.html#kultura>
31. CZECHTRADE. Charakteristika Libereckého kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-libereckeho-kraje-2147.html#charlbckraj08>
32. CZECHTRADE. Charakteristika Moravskoslezského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-moravskoslezskeho-kraje-2171.html#charmorslez08>
33. CZECHTRADE. Charakteristika Olomouckého kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-olomouckeho-kraje-2194.html>
34. CZECHTRADE. Charakteristika Pardubického kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-pardubickeho-kraje-7262.html#cestruch>

35. CZECHTRADE. Charakteristika Plzeňského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-plzensky-kraj-2216.html>
36. CZECHTRADE. Charakteristika Středočeského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-stredoceskeho-kraje-2229.html#krsc06>
37. CZECHTRADE. Charakteristika Ústeckého kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-usteckeho-kraje-2245.html#cestruch>
38. CZECHTRADE. Charakteristika Zlínského kraje. *BusinessInfo* [online] 2017 [cit. 2019-04-03]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/charakteristika-zlinskeho-kraje-2261.html#turismus>
39. CZECHTRADE. Vnitřní trh Evropské unie. *BusinessInfo* [online] 2010 [cit. 2019-03-06]. Dostupné z: <https://www.businessinfo.cz/cs/clanky/vnitri-trh-evropske-unie-5159.html#!&chapter=1>
40. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Cestovní ruch – časové řady. ČSÚ [online] 2019 [cit. 2019-03-25]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/cru_cr
41. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Časové řady za Moravskoslezský kraj. ČSÚ [online] 2016 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <https://www.czso.cz/csu/xt/casove-rady-zamravskoslezsky-kraj>
42. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Hromadná ubytovací zařízení. *Veřejná databáze ČSÚ* [online] 2019 [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky&katalog=31742#katalog=31739>
43. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Osobní doprava – časové řady. ČSÚ [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: https://www.czso.cz/csu/czso/osobni_doprava_casove_rady
44. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Statistiky – veřejná databáze. ČSÚ [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/cs/index.jsf?page=statistiky>
45. ČESKÝ STATISTICKÝ ÚŘAD. Veřejná databáze – zaměstnanost, nezaměstnanost. ČSÚ [online] 2019 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: https://vdb.czso.cz/vdbvo2/faces/index.jsf?page=statistiky&filtr=G~F_M~F_Z~F_R~F_P~_S~_U~301_null_&katalog=30853

46. DUPEYRAS, Alain a Neil MACCALLUM. Indicators for Measuring Competitiveness in Tourism: A Guidance Document. *OECD Tourism Papers* [online] 2013 [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: <http://dx.doi.org/10.1787/5k47t9q2t923-en>
47. EUROPEAN COMMISSION. Air. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-04-06]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/modes/air_en
48. EUROPEAN COMMISSION. Airport capacity and quality. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-04-06]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/airports/airport_capacity_and_quality_en
49. EUROPEAN COMMISSION. Cestovní ruch. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-03-13]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/policy/themes/tourism/
50. EUROPEAN COMMISSION. EU Aviation: 25 years of reaching new heights. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/25years-eu-aviation_en
51. EUROPEAN COMMISSION. Evropská komise – tisková zpráva, Komise předkládá novou strategii pro letectví v Evropě. *European Commission* [online] 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: http://europa.eu/rapid/press-release_IP-15-6144_cs.htm
52. EUROPEAN COMMISSION. Fond soudržnosti. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-03-12]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/funding/cohesion-fund/
53. EUROPEAN COMMISSION. Hlavní investiční politika EU. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/regional_policy/cs/policy/what/investment-policy/
54. EUROPEAN COMMISSION. Internal Market. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-04-06]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/transport/modes/air/internal-market_en
55. EUROSTAT STATISTICS EXPLAINED. Air transport statistics. *Eurostat* [online] 2019 [cit. 2019-04-07]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/statistics-explained/index.php/Air_transport_statistics#Air_freight_and_mail_transport:_increasing_international_transport_between_2016_and_2017
56. EUROSTAT. Database. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/database?p_p_id=NavTreeportletpro_

- WAR_NavTreeportletprod_INSTANCE_yjUOJMEUIFPI&p_p_lifecycle=0&p_p_state=normal&p_p_mode=view&p_p_col_id=column-2&p_p_col_count=1
57. EUROSTAT. Main Tables. *European Commission* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://ec.europa.eu/eurostat/web/transport/data/main-tables>
58. EVROPSKÁ UNIE. Evropská komise. *Evropská unie* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-commission_cs
59. EVROPSKÁ UNIE. Evropský parlament. *Evropská unie* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/european-parliament_cs
60. EVROPSKÁ UNIE. Orgány, instituce a ostatní subjekty EU. *Evropská unie* [online] 2018 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies_cs#struktura-org%C3%A1n%C5%AF-eu
61. EVROPSKÁ UNIE. Rada Evropské unie. *Evropská unie* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/council-eu_cs
62. EVROPSKÁ UNIE. Soudní dvůr Evropské unie. *Evropská unie* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: https://europa.eu/european-union/about-eu/institutions-bodies/court-justice_cs
63. EVROPSKÝ PARLAMENT. Volný pohyb osob. *Evropský parlament* [online] 2018 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/factsheets/cs/sheet/147/volny-pohyb-osob>
64. EVROPSKÝ PARLAMENT. Výbory. *Evropský parlament* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <http://www.europarl.europa.eu/committees/cs/home.html>
65. IDNES.CZ. Z Mošnova by se od podzimu mohlo nově létat i do Varšavy. *MARFA a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: https://www.idnes.cz/ostava/zpravy/mosnov-letiste-lety-varsava.A190109_449784_ostava-zpravy_woj
66. INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION. The World of Air Transport in 2017. *ICAO* [online] 2019 [cit. 2019-04-06]. Dostupné z: <https://www.icao.int/annual-report-2017/Pages/the-world-of-air-transport-in-2017.aspx>
67. INVESTOPEDIA. Globalization Definition. *Investopedia* [online] 2019 [cit. 2019-03-04]. Dostupné z: <https://www.investopedia.com/terms/g/globalization.asp>

68. KATOWICE AIRPORT. Letecké společnosti. *Katowice Airport* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.katowice-airport.com/cs/letiste/letecke-spolecnosti>
69. KATOWICE AIRPORT. Mapa spojení. *Katowice Airport* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.katowice-airport.com/cs/cestujici/mapa-spojeni>
70. KATOWICE AIRPORT. Parkoviště. *Katowice Airport* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.katowice-airport.com/cs/cestujici/parkoviste>
71. KRÁLOVÉHRADECKÝ KRAJ. Zajímavosti a cíle. *Královéhradecký kraj* [online] 2019 [cit. 2019-04-03]. Dostupní z: <https://www.hkregion.cz/dr-cs/k-zajimavosti-a-cile/#skat=0;r=0;page=1>
72. LETIŠTĚ KARLOVY VARY. Historie letiště. *Letiště Karlovy Vary s.r.o.* [online] 2016 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.airport-k-vary.cz/cs/historie-letiste/>
73. LETIŠTĚ KARLOVY VARY. Provozní výkony letiště. *Letiště Karlovy Vary s.r.o.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.airport-k-vary.cz/cs/statistika-vykonu/>
74. LETIŠTĚ M. R. ŠTEFÁNKA BRATISLAVA. Letecké společnosti. *Letiště M. R. Štefánika Bratislava* [online] 2016 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.bts.aero/lety/letecke-spolocnosti/>
75. LETIŠTĚ M. R. ŠTEFÁNKA BRATISLAVA. Přímé lety. *Letiště M. R. Štefánika Bratislava* [online] 2016 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://www.bts.aero/cs/>
76. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Cestovní kanceláře. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-cestovni-kancelare/>
77. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Historie. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-historie-vznik-vyvoj/>
78. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Informace o regionu. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-informace-o-regionu/>
79. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Letecké společnosti. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-letecke-spolecnosti/>
80. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Mapa destinací. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-destinace-mapa/>
81. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Naše poslání. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-kvalita/>

82. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Parkování. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-parkovani/>
83. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Parkování. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-parkovani/>
84. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Projekty. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-13]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-projekty/>
85. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Technické parametry. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-technicke-parametry/>
86. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. VIP odbavení. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-12]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-vip-odbaveni/>
87. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Vyjádření Letiště Ostrava, a.s. k ukončení provozu linky Praha – Ostrava provozované společností ČSA. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2018 [cit. 2019-04-13]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-aktuality/article-595-vyjadreni-letiste-ostrava-a-s-k-ukonceni-provozu-linky-praha-%E2%80%93-ostrava-provozovane-spolecnosti-csa/>
88. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Základní informace. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2015 [cit. 2019-04-10]. Dostupné z: <http://www.airport-ostrava.cz/cz/page-zakladni-informace-letecka-doprava/>
89. LETIŠTĚ PARDUBICE. Historie letiště Pardubice. *East Bohemian Airport a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/historie-letiste-pardubice>
90. LETIŠTĚ PARDUBICE. Statistiky. *East Bohemian Airport a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.airport-pardubice.cz/cs/o-letisti/o-spolecnosti/statistiky>
91. LETIŠTĚ PRAHA. AeroParking. *Letiště Praha, a.s.* [online] 2018 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/parkovani>
92. LETIŠTĚ PRAHA. Historie Letiště Václava Havla Praha. *Letiště Praha, a.s.* [online] 2018 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/historie-letiste-vaclava-havla-praha>
93. LETIŠTĚ PRAHA. Letiště Václava Havla Praha i nadále roste: Rok 2018 byl opět ve znamení vyššího počtu cestujících i destinací. *Letiště Praha, a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.prg.aero/letiste-vaclava-havla-praha-i-nadale-roste-rok-2018-byl-opet-ve-znameni-vyssiho-poctu-cestujicich-i>

94. MENDELOVA UNIVERZITA V BRNĚ. Elektronické studijní materiály – podpora cestovního ruchu ve strategických a programových dokumentech. *UIS MENDELU* [online] 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: https://is.mendelu.cz/eknihovna/opory/zobraz_cast.pl?cast=71586
95. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Letecká doprava. *Ministerstvo dopravy ČR* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Uzitecne-odkazy/Letecka-doprava?lang=cs-CZ>
96. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Letiště. *Ministerstvo dopravy ČR* [online] 2019 [cit. 2019-04-08]. Dostupné z: <https://www.mdcz.cz/Dokumenty/Letecka-doprava/Zivotni-prostredi/Letiste>
97. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Aktuální časové řady statistiky cestovního ruchu. *MMR ČR* [online] 2019 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-\(1\)/Aktualni-casove-rady-statistiky-cestovniho-ruchu](https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-(1)/Aktualni-casove-rady-statistiky-cestovniho-ruchu)
98. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Cíle, operační programy a iniciativy. *DotaceEU* [online] 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: [https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Programove-obdobi-2004-2006-\(1\)/Cile,-operacni-programy-a-iniciativy](https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/Programove-obdobi-2004-2006-(1)/Cile,-operacni-programy-a-iniciativy)
99. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Domácí a výjezdový cestovní ruch. *MMR ČR* [online] 2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-\(1\)/Statistiky-cestovniho-ruchu-2016-2010/Statistiky-cestovni-ruchu-2017/Domaci-a-vyjezdovy-cestovni-ruch](https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-(1)/Statistiky-cestovniho-ruchu-2016-2010/Statistiky-cestovni-ruchu-2017/Domaci-a-vyjezdovy-cestovni-ruch)
100. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Konečná alokace zdrojů fondů EU pro Českou republiku v období 2007–2013. *DotaceEU* [online] 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Fondy-EU/Predchozi-programova-obdobi/Programove-obdobi-2007-2013/Dokumenty/Legislativa/Konecna-alokace-zdroju-fondu-EU-pro-Ceskou-republi>
101. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Návštěvnost ubytovacích zařízení. *MMR ČR* [online] 2019 [cit. 2019-03-18]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-\(1\)/Statistiky-cestovniho-ruchu-2016-2010/Statistiky-cestovni-ruchu-2017/Navstevnost-ubytovacich-zarizeni](https://www.mmr.cz/cs/Ministerstvo/Cestovni-ruch/Statistiky-a-analyzy-(1)/Statistiky-cestovniho-ruchu-2016-2010/Statistiky-cestovni-ruchu-2017/Navstevnost-ubytovacich-zarizeni)

102. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Programy cestovního ruchu v rámci Společného regionálního operačního programu. *MMR ČR* [online] 2019 [cit. 2019-04-20]. Dostupné z: [https://www.mmr.cz/cs/Narodni-dotace/Cestovni-ruch/Archiv/Programovaci-obdobi-2004-2006-\(1\)/Programy-cestovniho-ruchu-v-ramci-Spolecneho-regio](https://www.mmr.cz/cs/Narodni-dotace/Cestovni-ruch/Archiv/Programovaci-obdobi-2004-2006-(1)/Programy-cestovniho-ruchu-v-ramci-Spolecneho-regio)
103. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ ČR. Programy. *DotaceEU* [online] 2019 [cit. 2019-04-21]. Dostupné z: <https://www.dotaceeu.cz/cs/Evropske-fondy-v-CR/2014-2020/Operacni-programy>
104. MINISTERSTVO VNITRA ČESKÉ REPUBLIKY. Vláda schválila další opatření pro rozvoj bezpečnosti na mezinárodních letištích ČR. *MVČR* [online] 2019 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.mvcr.cz/vyzkum/docDetail.aspx?docid=22080450&doctype=ART>
105. MINISTERSTVO ZAHRANIČNÍCH VĚCÍ ČESKÉ REPUBLIKY. Cestujeme po EU. *MZV* [online] 2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: https://www.mzv.cz/jnp/cz/cestujeme/cestujeme_po_eu/index.html
106. MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK. Letiště Leoše Janáčka Ostrava stagnuje aneb Temno nad Mošnovem. *VLTAVA LABE MEDIA a.s.* [online] 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/letiste-leose-janacka-ostrava-osm-let-spalo-dodnes-se-vzpamatovava-20180207.html
107. MORAVSKOSLEZSKÝ DENÍK. Stagnující ostravské letiště: změna strategie. *VLTAVA LABE MEDIA a.s.* [online] 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: https://moravskoslezsky.denik.cz/zpravy_region/letiste-zmena-strategie-20181119.html
108. ODBORNÝ PORTÁL PRO CESTOVNÍ RUCH. Ostravské letiště může přijít až o 30 procent letních letů. *C.O.T. media s.r.o.* [online] 2019 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://www.icot.cz/ostravske-letiste-muze-prijit-az-o-30-procent-letnich-letu/>
109. POLAR. Letiště Leoše Janáčka Ostrava investuje do bezpečnosti. *POLAR televize Ostrava, s.r.o.* [online] 2018 [cit. 2019-04-25]. Dostupné z: <https://polar.cz/zpravy/moravskoslezsky-kraj/cely-ms-kraj/11000014118/letiste-leose-janacka-ostrava-investuje-do-bezpecnosti>
110. SYSTÉM DOPRAVNÍCH STATISTIK. Čtvrtletní přehledy základních ukazatelů. *Ministerstvo dopravy ČR* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: <https://www.sydos.cz/cs/ctvletpr.htm>

111. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. Cestování po Schengenu. *Euroskop* [online] 2019 [cit. 2019-03-09]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/8755/sekce/cestovani-po-schengenu/>
112. VLÁDA ČESKÉ REPUBLIKY. Regionální politika. *Euroskop* [online] 2019 [cit. 2019-03-11]. Dostupné z: <https://www.euroskop.cz/9195/sekce/regionalni-politika/>
113. WIKIPEDIE. Letiště Katowice. *Wikipedie otevřená encyklopedie* [online] 2018 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Katowice
114. WIKIPEDIE. Letiště Leoše Janáčka Ostrava. *Wikipedie otevřená encyklopedie* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_Leo%C5%A1e_Jan%C3%A1%C4%8Dka_Ostrava
115. WIKIPEDIE. Letiště Václava Havla Praha. *Wikipedie otevřená encyklopedie* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Dostupné z: https://cs.wikipedia.org/wiki/Leti%C5%A1t%C4%9B_V%C3%A1clava_Havla_Praha
116. WIKIPEDIE. Smartwings. *Wikipedie otevřená encyklopedie* [online] 2019 [cit. 2019-03-03]. Dostupné z: <https://cs.wikipedia.org/wiki/Smartwings>
117. WORLD ECONOMIC FORUM. About the TTCR. *World Economic Forum* [online] 2019 [cit. 2019-04-16]. Dostupné z: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/about-the-ttcr/>
118. WORLD ECONOMIC FORUM. Czech Republic. *World Economic Forum* [online] 2019 [cit. 2019-04-16]. Dostupné z: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/country-profiles/#economy=CZE>
119. WORLD ECONOMIC FORUM. Europe and Eurasia results. *World Economic Forum* [online] 2019 [cit. 2019-03-24]. Dostupné z: <http://reports.weforum.org/travel-and-tourism-competitiveness-report-2017/europe-and-eurasia-results/>
120. WORLD ECONOMIC FORUM. Our Mission. *World Economic Forum* [online] 2019 [cit. 2019-03-20]. Dostupné z: <https://www.weforum.org/about/world-economic-forum>
121. ZDOPRAVY. Další konkurence pro Mošnov. Ryanair spustí 12 nových linek z Katovic. *Zdopravy* [online] 2019 [cit. 2019-04-14]. Dostupné z: <https://zdopravy.cz/dalsi-konkurence-pro-mosnov-ryanair-spusti-12-novych-linek-z-katovic-25308/>

Elektronické dokumenty

122. AGENTURA PRO REGIONÁLNÍ ROZVOJ. Průzkum potřeb firem z hlediska přepravy z Mezinárodního letiště Leoše Janáčka Ostrava. *ARR* [online] 2016 [cit. 2019-04-14]. Soubor PDF. Dostupné z: https://www.msk.cz/assets/rozvoj_kraje/studie-letiste-2016.pdf
123. ČEROVIĆ, S., P. VUKADINOVIĆ a M. KNEŽEVIĆ. The Influence of Globalization on Tourism and Impact of Tourism on Other Activities with an Emphasis on Greenfield Investments in Tourism. *SITCON 2015 - Singidunum International Tourism Conference* [online] 2015 [cit. 2019-03-04]. Soubor PDF. doi:10.15308/sitcon-2015-47-52. Dostupné z: <http://portal.sitcon.singidunum.ac.rs/Media/files/2015/47-52.pdf>
124. INTERNATIONAL AIR TRANSPORT ASSOCIATION. Annual Review 2018. *IATA* [online] 2018 [cit. 2019-04-06]. Soubor PDF. Dostupné z: <https://www.iata.org/publications/Documents/iata-annual-review-2018.pdf>
125. LETIŠTĚ OSTRAVA, A.S. Tisková zpráva – Rekordní rok pro ostravské letiště a zájem o pokračování leteckých linek společnosti Ryanair. *Letiště Ostrava, a.s.* [online] 2019 [cit. 2019-04-09]. Soubor PDF. Dostupné z: http://www.airport-ostrava.cz/UserFiles/File/Tiskove_zpravy/TZ_Rekordn%C3%AD%20rok%20pro%20ostravsk%C3%A9%20leti%C5%A1t%C4%9B%20a%20z%C3%A1jem%20o%20pokra%C4%8Dov%C3%A1n%C3%AD%20leteck%C3%BDch%20linek%20spole%C4%8Dnosti%20Ryanair.pdf
126. MINISTERSTVO DOPRAVY ČR. Ročenka dopravy České republiky 2017. *Ministerstvo dopravy ČR* [online] 2017 [cit. 2019-04-08]. Soubor PDF. Dostupné z: https://www.sydos.cz/cs/rocenka_pdf/Rocenka_dopravy_2017.pdf
127. MINISTERSTVO PRO MÍSTNÍ ROZVOJ. Aktuální analýza cestovního ruchu České republiky v rámci Evropy a světa. *MMR* [online] 2019 [cit. 2019-03-25]. Soubor PDF. Dostupné z: <https://www.mmr.cz/getattachment/38dcf411-4e5b-47e7-b1d7-c283654ab7b3/Analyza-cestovniho-ruchu-CR-v-ramci-Evropy-a-sveta.pdf.aspx?lang=cs-CZ&ext=.pdf>
128. MORAVSKOSLEZSKÝ KRAJ. Poskytnutí neinvestičních dotací: dotační titul 1. *MSK* [online] 2019 [cit. 2019-04-25]. Soubor ODS. Dostupné z: https://www.msk.cz/prilohy/p12z010_864_01.ods

129. WORLD ECONOMIC FORUM. The Travel & Tourism Competitiveness Report 2017. *World Economic Forum* [online] 2017 [cit. 2019-03-20]. Soubor PDF. Dostupné z: http://www3.weforum.org/docs/WEF_TTCR_2017_web_0401.pdf
130. ZAJAC, Grzegorz. The Role of Air Transport In The Development Of International Tourism. *University of Information Technology and Management in Rzeszow, Poland* [online] 2016 [cit. 2019-04-05]. Soubor PDF. Dostupné z: http://jital.org/index.php/jital/article/view/37/pdf_10

Seznam zkratek

AIENT	International Association of Scientific Experts in Tourism Mezinárodní asociace vědeckých odborníků v cestovním ruchu
APEC	Asia-Pacific Economic Cooperation Asijsko-pacifické hospodářské společenství
ASEAN	Association of South East Asian Nations Sdružení národů jihovýchodní Asie
CF	Cohesion Fund Fond soudržnosti
ČNB	Česká národní banka
ČR	Česká republika
ČSA	Czech Airlines České aerolinie
ČSÚ	Český statistický úřad
DW test	Durbinův modifikovaný asymptotický test
EAFRD	European Agricultural Fund for Rural development Evropský zemědělský fond pro rozvoj venkova
ECTAA	The European Travel Agents' and Tour Operators' Associations Sdružení evropských cestovních kanceláří a cestovních kanceláří
EMFF	European Maritime and Fisheries Fund Evropský námořní a rybářský fond
ERDF	European Regional Development Fund Evropský fond pro regionální rozvoj
ESF	European Social Fund Evropský sociální fond
ESIF	European Structural and Investment Funds Evropské strukturální a investiční fondy

ETC	European Travel Commission Evropská cestovní organizace
ETOA	European Tourism Association Evropské turistické sdružení
EU	European Union Evropská unie
HDP	Hrubý domácí produkt
HSS	Politika hospodářské a sociální soudržnosti
HUZ	Hromadná ubytovací zařízení
ICAO	International Civil Aviation Organization Mezinárodní organizace pro civilní letectví
ICT	Information and Communication Technologies Informační a komunikační technologie
IMF	International Monetary Fund Mezinárodní měnový fond
IOP	Integrovaný operační program
MMR ČR	Ministerstvo pro místní rozvoj ČR
OECD	Organisation for Economic Co-operation and Development Organizaci pro hospodářskou spolupráci a rozvoj
OSN	Organizace spojených národů
PATA	Pacific Area Travel Association Asijská cestovní asociace cestovního ruchu
ROP	Regionální operační program
ROP	Regionální operační program
RPK	Revenue passenger – kilometres Celkový počet kilometrů, které cestující urazili za svou cestu

SES	Single European Sky Jednotné evropské nebe
SROP	Společný regionální operační program
T&T	Travel & Tourism Cestování a cestovní ruch
TOL	Míra tolerance
UFTAA	Universal Federation of Travel Agents Associations Univerzální asociace cestovních kanceláří
UNEP	United Nations Environmental Programme Program OSN pro životní prostředí
UNESCO	United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization Organizace OSN pro vzdělání, vědu a kulturu
UNWTO	United Nations World Tourism Organisation Světová organizace cestovního ruchu
VIF	Variance Inflation Factor Faktor zvětšení rozptylu
WB	World Bank Světová banka
WTO	World Trade Organisation Světová obchodní organizace
WTTC	World Travel and Tourism Council Světová rada cestování a cestovního ruchu

Seznam tabulek a grafů

Seznam tabulek

Tabulka 3.1: Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu 2017 v zemích EU (6 oblastí)

Tabulka 3.2: Index konkurenceschopnosti cestování a cestovního ruchu 2017 v zemích EU (8 oblastí)

Tabulka 3.3: Příjmy a výdaje na zahraniční cestovní ruch ČR v rámci platební bilance ČNB (v mil. Kč)

Tabulka 3.4: Kapacita HUZ v České republice

Tabulka 3.5: Hosté v HUZ v České republice

Tabulka 3.6: Domácí a výjezdový cestovní ruch (v tis.)

Tabulka 3.7: Počet cestujících v členských státech EU-28 v roce 2017 (v tis. osob)

Tabulka 3.8: Doprava v rámci EU dle zemí

Tabulka 3.9: Přeprava cestujících mimo území EU-28 v roce 2017

Tabulka 3.10: Obchodní letecká přeprava cestujících (čeští obchodní letečtí dopravci), v tis. osob

Tabulka 3.11: Výkony letišť v České republice v osobní letecké dopravě

Tabulka 4.1: Deskriptivní statistika původního modelu

Tabulka 4.2: Deskriptivní statistika korigovaného modelu

Tabulka 4.3: Korelační koeficienty časových řad původního modelu

Tabulka 4.4: Korelační koeficienty časových řad korigovaného modelu

Tabulka 4.5: Srovnání formulací původního a korigovaného modelu

Tabulka 4.6: T-test

Tabulka 4.7: Souhrn modelu

Tabulka 4.8: Vybrané ukazatelé Moravskoslezského kraje

Tabulka 4.9: Letecké vzdálenosti letiště

Tabulka 4.10: Projekty Letiště Ostrava, a.s. v letech 2007–2019

Tabulka 4.11: Projekty Moravskoslezského kraje

Tabulka 4.12: Celkový počet cestujících na Letišti Leoše Janáčka Ostrava

Tabulka 4.13: Národní a mezinárodní přeprava cestujících

Tabulka 4.14: Mezinárodní přeprava cestujících uvnitř a mimo EU

Tabulka 4.15: Celková přeprava cestujících vybraných letišť

Tabulka 4.16: Národní přeprava cestujících vybraných letišť

Tabulka 4.17: Mezinárodní přeprava cestujících vybraných letišť

Tabulka 4.18: Swot analýza Letiště Leoše Janáčka Ostrava

Tabulka 4.19: Porovnání HDP/obyv. v Moravskoslezském kraji a počtu letecky přepravených osob na Letišti Leoše Janáčka Ostrava

Seznam grafů

Graf 3.1: Zahraniční cestovní ruch ČR dle platební bilance ČNB: devizové příjmy a výdaje (mld. Kč)

Graf 3.2: Hosté HUZ dle zemí v roce 2018

Graf 3.3: Počet delších cest rezidentů v tuzemsku a zahraničí (v tis. osob)

Graf 3.4: Delší cesty rezidentů do zahraničí dle země v roce 2018

Graf 3.5: Delší cesty rezidentů do zahraničí dle typu ubytování (v tis. osob)

Graf 3.6: Delší cesty rezidentů v tuzemsku dle druhu ubytování (v tis. osob)

Graf 3.7: Delší cesty rezidentů v tuzemsku za rok 2018 v krajích (počet osob)

Graf 3.8: Počet HUZ v krajích ČR v roce 2018

Graf 3.9: Počet hostů v HUZ v krajích ČR v roce 2018

Graf 3.10: Přehled letecké osobní dopravy v EU-28 v roce 2017

Graf 3.11: Rozdělení letišť v České republice v roce 2017

Graf 4.1: Funkční vztah závislosti časových řad

Graf 4.2: Parciálně autokorelační graf reziduální složky

Graf 4.3: Vývoj standardizovaných reziduí

Graf 4.4: P–P plot

Graf 4.5: Přeprava cestujících z Letiště Leoše Janáčka Ostrava do ostatních zemí za rok 2017

Graf 4.6: Rozdělení respondentů dle krajů

Graf 4.7: Forma dopravy na letiště

Graf 4.8: Preferovaná letiště

Graf 4.9: Důvody výběru jiného letiště

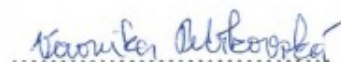
Graf 4.10: Nejčastěji navštěvované kontinenty

Prohlášení o využití výsledků diplomové práce

Prohlašuji, že

- jsem byla seznámena s tím, že na mou diplomovou práci se plně vztahuje zákon č. 121/2000 Sb. – autorský zákon, zejména § 35 – užití díla v rámci občanských a náboženských obřadů, v rámci školních představení a užití díla školního a § 60 – školní dílo;
- beru na vědomí, že Vysoká škola báňská – Technická univerzita Ostrava (dále jen VŠB-TUO) má právo nevýdělečně, ke své vnitřní potřebě, diplomovou práci užít (§ 35 odst. 3);
- souhlasím s tím, že diplomová práce bude v elektronické podobě archivována v Ústřední knihovně VŠB-TUO a jeden výtisk bude uložen u vedoucího diplomové práce. Souhlasím s tím, že bibliografické údaje o diplomové práci budou zveřejněny v informačním systému VŠB-TUO;
- bylo sjednáno, že s VŠB-TUO, v případě zájmu z její strany, uzavřu licenční smlouvu s oprávněním užít dílo v rozsahu § 12 odst. 4 autorského zákona;
- bylo sjednáno, že užít své dílo, diplomovou práci, nebo poskytnout licenci k jejímu využití mohu jen se souhlasem VŠB-TUO, která je oprávněna v takovém případě ode mne požadovat přiměřený příspěvek na úhradu nákladů, které byly VŠB-TUO na vytvoření díla vynaloženy (až do jejich skutečné výše).

V Ostravě dne 26. dubna 2019



Bc. Veronika Petřkovská